

Universidade Federal de Santa Catarina
Departamento de Geociências
Curso de Pós-Graduação em Geografia

Elisa Bezerra Cabral

Estudo geográfico do porto de São Francisco do Sul e do terminal de
Itapoá-SC

Florianópolis

2011

Elisa Bezerra Cabral

Estudo geográfico do porto de São Francisco do Sul e do terminal de
Itapoá-SC

Dissertação submetida ao Programa de pós-graduação em geografia da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do Grau de Mestre em Geografia. Área de concentração: Desenvolvimento Regional e Urbano.

Orientador: Prof.º Dr.º José Messias Bastos
Co-orientadora: Prof.ª Dr.ª Márcia Fernandes
Rosa Neu

Florianópolis

2011

Catálogo na fonte pela Biblioteca Universitária
da
Universidade Federal de Santa Catarina

C117e Cabral, Elisa Bezerra

Estudo geográfico do porto de São Francisco do Sul e do terminal de Itapoá - SC [dissertação] / Elisa Bezerra Cabral ; orientador, José Messias Bastos. - Florianópolis, SC, 2011.

287 p.: il., grafs., tabs., mapas

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia.

Inclui referências

1. Geografia. 2. Desenvolvimento regional - Santa Catarina. 3. São Francisco do Sul (SC) - Porto. 4. Itapoá (SC) - Porto. I. Bastos, Jose Messias. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

CDU 91

Elisa Bezerra Cabral


**ESTUDO GEOGRÁFICO DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO
SUL E DO TERMINAL DE ITAPOÁ – SC**

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de
“Mestre em Geografia”, e aprovada em sua forma final pelo Programa
de Pós-graduação em Geografia.


Florianópolis, 09 de novembro de 2011.

Prof.ª. Dra. Ruth Emilia Nogueira
Coordenadora do PPGG/UFSC

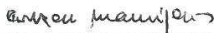
Banca Examinadora:



Prof. Dr. José Messias Bastos – Orientador
Universidade Federal de Santa Catarina



Prof.ª. Dra. Márcia Fernandes Rosa Neu
Co-orientadora
Universidade do Sul de Santa Catarina



Prof. Dr. Armen Mamigonian
Universidade Federal de Santa Catarina



Prof.ª. Dra. Isa de Oliveira Rocha
Universidade do Estado de Santa Catarina

AGRADECIMENTOS

Agradeço às pessoas mais importantes da minha vida: meus pais Décio e Izabel, e meus irmãos Cris e Marcos; o amor, o estímulo, o amparo, a amizade, e o zelo.

Ao André, a companhia, compreensão e incentivo.

À tia Celena e vó Dilma, o auxílio e acolhimento nas saídas de campo em São Francisco do Sul.

Ao meu orientador, professor José Messias Bastos, mestre e amigo, a dedicação, os ensinamentos repassados e a oportunidade concedida.

À minha coorientadora, professora Márcia Fernandes Rosa Neu, que sempre esteve disposta a contribuir com seu vasto conhecimento sobre portos.

Aos professores Isa de Oliveira Rocha e Armen Mamigonian, as valiosas contribuições no exame de qualificação e na defesa da dissertação.

À professora Graciana E. D. Vieira, as preciosas aulas ministradas na UDESC durante a graduação, e a sugestão da temática da dissertação.

A todas as pessoas que contribuíram por meio de entrevistas, conversas e materiais, em especial ao Sandro Zalewski Porto, Getúlio A. da Silva, Oscar Schmidt e Arnaldo S'Tiago.

Aos professores, colegas e técnicos do programa de pós-graduação em geografia.

Ao CNPq, o auxílio financeiro concedido por meio da bolsa de mestrado.

RESUMO

A presente dissertação teve como objetivo geral analisar a formação (gênese, evolução e funcionamento) do porto de São Francisco do Sul, sua relação com a cidade e sua contribuição para o desenvolvimento urbano e regional. Buscou-se, também, caracterizar o processo de evolução do porto nos diversos momentos da economia do norte catarinense; analisar os gargalos existentes em relação aos demais portos de Santa Catarina; investigar as empresas instaladas nas imediações do porto e a atração que a cidade de São Francisco exerce sobre o processo de industrialização regional; descrever suas instalações geográficas, e analisar os principais fluxos de mercadoria (importação e exportação). Acrescenta ainda uma caracterização analítica dos possíveis impactos socioeconômicos do recém-inaugurado terminal privado de Itapoá, especializado em contêineres, e também localizado na Baía da Babitonga. A pesquisa apóia-se no referencial teórico do economista Ignácio Rangel, no que tange à teoria dos ciclos econômicos e desenvolvimento brasileiro, bem como a organização do território, com a integração do Brasil e a rodoviarização que se acelera após 1930, impactando significativamente a cabotagem praticada no litoral do país. Fundamenta-se também no método histórico, partindo da realidade concreta das atividades portuárias inseridas na formação sócio-espacial brasileira (SANTOS, 1977); na perspectiva das combinações geográficas (CHOLEY, 1964), e nos estudos do geógrafo Armen Mamigonian, que procura explicar a realidade considerando os autores acima referenciados e acrescenta a análise da pequena produção mercantil, base fundamental para explicar o dinamismo econômico catarinense e por conseqüência a forte densidade e importância dos seus portos. Para tanto, optou-se pelas seguintes técnicas de pesquisa: revisões bibliográficas; consultas em jornais e revistas especializadas; busca de dados e informações em endereços eletrônicos; visitas técnicas a instituições públicas e privadas; observações *in loco*; entrevistas; elaboração de mapas temáticos, gráficos e tabelas. O porto de São Francisco do Sul, localizado em uma região fortemente dinâmica e industrializada do estado de Santa Catarina, passou por distintas fases no seu processo evolutivo, refletindo sempre o desenvolvimento econômico da sua hinterlândia. No entanto, careceu, por longo período, de investimentos públicos para acompanhar o bom desempenho exportador do Estado, apresentando sérios gargalos logísticos e defasagem

tecnológica. Nos últimos 10 anos, o porto recebeu uma série de recursos privados e públicos, estes relacionados com projetos políticos do governo federal, direcionados a investimentos em infraestrutura, a fim de minimizar os entraves logísticos e os elevados preços de transporte no país, que além de outras consequências, elevam o preço final dos produtos, prejudicando a competitividade das indústrias exportadoras. Atualmente, o porto exerce importante função no comércio exterior catarinense, sendo responsável por 45% do total das exportações realizadas via marítima, além de aparecer como principal atividade econômica do município que o sedia, participando com cerca de 70% da receita local, direta e indiretamente, através da geração de empregos, impostos oriundos dos serviços relacionados à atividade portuária, atração de investimentos, entre outros.

Palavras-chave: Porto. São Francisco do Sul. Terminal Privado. Itapoá. Desenvolvimento Regional.

ABSTRACT

This thesis analyzes the formation (genesis, evolution and operation) of the port of São Francisco do Sul, its relationship with the city, and its contribution to urban and regional development. It also aims at: characterizing the evolution process of the port at different times of the economy of northern Santa Catarina; analyzing bottlenecks in relation to other ports of Santa Catarina; investigating companies located near the port and the attraction that the city of San Francisco exerts on the process of regional industrialization; describing its geographical facilities; and analyzing the major commodity flows (imports and exports). In addition, it is also presents an analytical characterization of the potential socioeconomic impacts of the newly opened private terminal of Itapoá, specialized in containers, and also located in the Bay of Babitonga. The research is based on the theoretical framework of the economist Ignacio Rangel, with regard to business cycle theory and development of Brazil, as well as the organization of the territory, with the integration of Brazil and its highway network formation, which accelerates after 1930, significantly impacting the cabotage practiced on the coast. It is based also on the historical method, starting from the concrete reality of the port activities included in the socio-spatial formation of Brazil (SANTOS, 1977); on the view of geographical combinations (CHOLEY, 1964); and on the studies of the geographer Armen Mamigonian, who seeks to explain reality considering the authors referenced above and adds the analysis of small commodity production, the fundamental basis to explain the economic dynamism of Santa Catarina and consequently the strong density and importance of its ports. To this end, we opted for the following research techniques: literature review, consultations in specialized newspapers and magazines; searching for data and information in electronic addresses; technical visits to public and private institutions; on-site observations; interviews; elaboration of thematic maps, graphs and tables. The port of São Francisco do Sul, located in a dynamic and highly industrialized region of the state of Santa Catarina, has gone through different stages in its evolutionary process, always reflecting the economic development of its hinterland. However, for a long period it lacked public investment to keep up the good export performance of the state, having serious logistical bottlenecks and outdated technology. Over the past 10 years, the port received a number of private and public resources, these related

to political projects of the federal government, targeted on investments in infrastructure in order to minimize the logistical barriers and high transport rates in the country, which in addition to other consequences, raise the final price of products, undermining the competitiveness of export industries. Currently, the port plays an important role in foreign trade of Santa Catarina, accounting for 45% of total exports by sea, and it appears as the main economic activity in the city that hosts it, accounting for about 70% of local revenue, direct and indirectly through the generation of jobs, taxes from services related to port activities, investment attraction, among others.

Keywords: Port. São Francisco do Sul. Private Terminal. Itapoá. Regional Development.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolução da exportação de erva-mate e madeira de Santa Catarina, 1894 a 1910 (valores em mil réis)	80
Gráfico 2: Evolução da exportação de erva-mate e madeira de Santa Catarina, 1911 a 1924 (valores em mil réis)	80
Gráfico 3: Evolução da exportação de erva-mate e madeira de Santa Catarina, 1928 a 1945 (valores em mil réis)	81
Gráfico 4: Evolução da movimentação total de cargas entre 1955 e 2010 (toneladas).....	121
Gráfico 5: Evolução da movimentação de contêineres (unidade) entre 1980 e 2010.....	124
Gráfico 6: Evolução populacional de São Francisco do Sul entre 1970 e 2010.....	196
Gráfico 7: Número de habitantes dos municípios da microrregião de Joinville (2010)	197
Gráfico 8: Taxa média anual de crescimento da população (2000 – 2010)	197
Gráfico 9: Densidade demográfica (hab./km ²) – São Francisco do Sul, Santa Catarina e Brasil (2010)	198
Gráfico 10: Evolução do PIB (R\$ mil) dos municípios da microrregião de Joinville	205
Gráfico 11: Participação dos setores econômicos no Valor Adicionado Bruto (VAB) 2006 – 2008.....	206
Gráfico 12: Composição das classes sociais em São Francisco do Sul (2009).....	208
Gráfico 13: Evolução do acesso a bens de consumo em São Francisco do Sul (1991 – 2000).....	209
Gráfico 14: Incidência de pobreza nos municípios da microrregião de Joinville (2003)	210
Gráfico 15: Total de passageiros transportados de janeiro a agosto de 2009 nos municípios do litoral norte.....	211
Gráfico 16: Porcentagem de empregados segundo os setores econômicos (2010).....	213
Gráfico 17: Número de empresas formais em São Francisco do Sul (2006 – 2009).....	214
Gráfico 18: Número do pessoal ocupado em São Francisco do Sul (2006 – 2009)	215

Gráfico 19: Balança Comercial de São Francisco do Sul entre 2000 e 2010	223
Gráfico 20: Evolução populacional total, rural e urbana entre 1991 e 2010	244
Gráfico 21: Taxa média anual de crescimento da população de Itapoá, Santa Catarina e Brasil entre 2000 e 2010	244
Gráfico 22: Crescimento porcentual da população dos municípios da microrregião de Joinville entre 2000 e 2010.....	245
Gráfico 23: Porcentagem de empregados segundo os setores econômicos (2010).....	247
Gráfico 24: Participação dos setores econômicos no Valor Adicionado Bruto (VAB) entre 2006 e 2008.....	250
Gráfico 25: Evolução do número de empresas em Itapoá entre 2006 e 2009	253
Gráfico 26: Evolução do número de pessoas ocupadas nas empresas de Itapoá entre 2006 e 2009.....	253

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1: Mapa de localização da área de estudo.....	36
Ilustração 2: Trapiche e armazéns da Companhia Hoepcke em São Francisco do Sul (início século XX)	77
Ilustração 3: Armazém com as barricas de erva-mate (início século XX).....	77
Ilustração 4: Trapiche Hoepcke (início século XX).....	78
Ilustração 5: As pilhas de madeira próximo ao porto de São Francisco, na Rua Quintino Bocaiúva	84
Ilustração 6: Início das obras do porto em 1928.....	86
Ilustração 7: Obras do porto em 1930	86
Ilustração 8: Fotografia do “Vapor Babitonga” em 1919.....	91
Ilustração 9: Fotografia do Antigo porto no rio Cachoeira, em Joinville.....	92
Ilustração 10: Fotografia da construção da Estrada de Ferro São Francisco – Porto União, em 1911	97
Ilustração 11: Fotografia mostrando o desembarque de gado na Estação Ferroviária de São Francisco do Sul.....	97
Ilustração 12: Áreas de atuação da América Latina Logística – ALL...	99
Ilustração 13: Ferrovias existentes e planejadas no Estado de Santa Catarina	101
Ilustração 14: Problemas referentes ao sistema viário, conflitos ferrovia/rodovia (R. Marcílio Dias e R. Augusto dos Santos).....	103
Ilustração 15: Contorno ferroviário projetado.....	104
Ilustração 16: Previsão do PAC de investimentos em transportes entre os anos 2007 – 2010	110
Ilustração 17: Hinterlândia do porto de São Francisco do Sul	129
Ilustração 18: Principais produtos exportados pelo porto de SFS (2010).....	135
Ilustração 19: Principais países de origem dos produtos importados pelo porto de SFS (2010)	138
Ilustração 20: Principais destinos dos produtos exportados pelo porto de SFS (2000)	141
Ilustração 21: Principais países de origem dos produtos importados pelo porto de SFS (2000)	142
Ilustração 22: Mapa da área do porto organizado	144
Ilustração 23: Porto de São Francisco do Sul identificando seus berços de atracação.....	146

Ilustração 24: Fotografia dos berços 102 e 103 (janeiro de 2011)	147
Ilustração 25: Fotografia das obras no berço 201 (janeiro 2011).....	148
Ilustração 26: Fotografia das obras no berço 201 (janeiro de 2011)...	148
Ilustração 27: Fotografia do berço 101 (janeiro de 2011).....	148
Ilustração 28: Fotografia do berço 101 (janeiro de 2011).....	149
Ilustração 29: Tomadas de energia elétrica para contentores refrigerados.....	150
Ilustração 30: Contêineres reefer	150
Ilustração 31: Correias transportadoras oriundas da Cidasc, Bunge e Terlogs e destinadas ao berço 101 (janeiro de 2011).....	153
Ilustração 32: Projeto de ampliação do porto de São Francisco do sul	157
Ilustração 33: Espacialização de algumas empresas, armazéns e terminais da retroárea em São Francisco do Sul	166
Ilustração 34: Localização do aeroporto de Araquari	190
Ilustração 35: Fotografia dos quatro portêineres no cais do terminal de Itapoá	236
Ilustração 36: Ponte de acesso ao pátio sobre o mergulhão, e transtêineres	236
Ilustração 37: Estrutura societária do Porto Itapoá	237
Ilustração 38: Vista aérea do cais do Terminal	238
Ilustração 39: Berços e área abrangida pelo terminal de Itapoá.....	238
Ilustração 40: Projeto para a segunda etapa do terminal de Itapoá (acréscimo de um berço).....	240
Ilustração 41: Zonas de vocação portuária e retroportuária de Itapoá	258

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Receita da Alfândega do Desterro e mesas de renda da Laguna e São Francisco (em mil-réis).....	56
Tabela 2: Exportação dos principais municípios 1849-50 (em mil-réis).....	56
Tabela 3: Exportação da farinha de mandioca pelos principais portos (1849-50).....	56
Tabela 4: Exportação de São Francisco (1849-50).....	57
Tabela 5: Exportação de 1880 a 1885	57
Tabela 6: Evolução das exportações catarinenses por produto (para o mercado interno e externo), 1894-1920 (Mil Réis)	69
Tabela 7: Exportações totais e de erva-mate (mercado externo) de Santa Catarina, 1894 a 1920 (valores em conto de réis)	71
Tabela 8: Exportação (interna e externa) de erva-mate e madeira, 1921 a 1945 (valores em contos de réis, a partir de 1940 em Cr\$ 1000)	72
Tabela 9: Exportações segundo portos de origem (1917 - 1919)	85
Tabela 10: Exportações segundo portos de origem (1937)	87
Tabela 11: Santa Catarina: Movimento Marítimo (1938/1952)	89
Tabela 12: Comparativo da movimentação de vagões (carregamento e descarga) no Ramal Ferroviário de São Francisco do Sul (2001 - 2009).....	102
Tabela 13: Movimento de cargas no porto de São Francisco do Sul entre 1955 e 2010 (em toneladas)	120
Tabela 14: Movimento de contêineres no porto de São Francisco do Sul entre 1980 e 2010.....	123
Tabela 15: Evolução da movimentação total de contêineres nos principais portos e terminais brasileiros (unidades) entre 2006 e 2010.....	125
Tabela 16: Evolução da movimentação total de cargas nos portos organizados e terminais de uso privativo, entre 2006 e 2010 (toneladas).....	126
Tabela 17: Movimentação total de cargas nos principais portos e terminais de uso privativo do sul do Brasil em 2010 (toneladas).....	127
Tabela 18: Principais estados de origem das cargas exportadas e as principais mercadorias.....	130
Tabela 19: Principais estados de destino das cargas importadas e principais mercadorias.....	131

Tabela 20: Principais segmentos e mercadorias (em valor US\$) exportadas pelo porto de São Francisco do Sul em 2010.....	133
Tabela 21: Principais segmentos e mercadorias (em valor US\$) importadas pelo porto de São Francisco do Sul em 2010.....	136
Tabela 22: Características dos berços do porto de São Francisco do Sul.....	145
Tabela 23: Receita municipal e portuária (2007).....	164
Tabela 24: Trabalhadores envolvidos diretamente com a atividade portuária.....	164
Tabela 25: Os 20 maiores armadores do mundo (contêineres)	168
Tabela 26: Número de habitantes do município de São Francisco do Sul entre 1970 e 2010.....	196
Tabela 27: Comparativo da distribuição populacional em porcentagem entre 1970 e 2010.....	198
Tabela 28: Número total de visitantes e permanência média nos meses de jan. e fev. de 2009, nos municípios de Joinville e São Francisco do Sul.....	200
Tabela 29: Incremento populacional ocasionado pelo aporte da população flutuante nos municípios que compõem o Setor Norte do Litoral Catarinense no ano de 2009	201
Tabela 30: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) de São Francisco do Sul, entre 1970 – 2000.....	202
Tabela 31: Comparativo do Índice de Desenvolvimento Humano – Médio.....	202
Tabela 32: Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal (IFDM) de São Francisco do Sul entre 2000 e 2007	203
Tabela 33: Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal, segundo Brasil, Santa Catarina e São Francisco do Sul entre 2000 e 2006.....	203
Tabela 34: Produto Interno Bruto de São Francisco do Sul entre 2000 e 2008 (R\$ mil)	204
Tabela 35: Valor adicionado bruto por setor de atividades 2000 - 2008 (R\$ mil).....	205
Tabela 36: Produto Interno Bruto per capita (R\$) de São Francisco do Sul entre 1999 e 2008	206
Tabela 37: Composição das Classes Sociais nos municípios que compõem o Setor Norte do Litoral Catarinense	207
Tabela 38: Número de empregados segundo os setores econômicos em São Francisco do Sul entre 2000 e 2010	212
Tabela 39: Número de empregados segundo os setores econômicos nos municípios da microrregião de Joinville (2010)	214
Tabela 40: Empresas exportadoras de São Francisco do Sul em	

2010.....	216
Tabela 41: Número de empresas exportadoras de São Francisco por faixa de valor exportado entre 2001 e 2010	216
Tabela 42: Principais países de destino das empresas exportadoras de São Francisco do Sul em 2010 e 2009	218
Tabela 43: Principais Blocos Econômicos de destino das empresas exportadoras de São Francisco do Sul.....	219
Tabela 44: Principais produtos exportados pelas empresas de São Francisco do Sul, em 2010.....	220
Tabela 45: Balança Comercial de São Francisco do Sul entre 2000 e 2010.....	222
Tabela 46: Empresas importadoras de São Francisco do Sul por faixa de valor US\$ FOB (2010).....	224
Tabela 47: Principais países de origem dos produtos importados pelas empresas de São Francisco do Sul, em 2010 e 2009	225
Tabela 48: Principais Blocos Econômicos de origem dos produtos importados pelas empresas de São Francisco do Sul (2010).....	226
Tabela 49: Principais produtos importados pelas empresas de São Francisco do Sul (2010)	228
Tabela 50: Número de habitantes do município de Itapoá entre 1991 e 2010.....	243
Tabela 51: Número de empregados segundo os setores econômicos em Itapoá entre 2000 e 2010	246
Tabela 52: 10 ocupações com maiores saldos (admissões/desligamentos) entre janeiro e junho de 2011	247
Tabela 53: Flutuação do emprego formal entre janeiro e junho de 2011.....	248
Tabela 54: Produto Interno Produto de Itapoá entre 1999 e 2008 (R\$ mil)	249
Tabela 55: Valor adicionado bruto por setor de atividades, 2000 - 2008 (R\$ mil)	250
Tabela 56: Produto Interno Bruto per capita (R\$) de Itapoá entre 1999 e 2008.....	251
Tabela 57: Composição das Classes Sociais no município de Itapoá .	252
Tabela 58: Principais produtos importados por Itapoá em 2009 e 2010.....	254
Tabela 59: Produtos importados pelo município de Itapoá em 2007 ..	255

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Principais empresas relacionadas com a atividade portuária (capital nacional e estrangeiro).....	170
Quadro 2: Principais serviços e armadores (contêineres) que atendem o porto de São Francisco do Sul.....	177
Quadro 3: Principais empresas de capital local atuantes no porto de São Francisco do Sul.....	178

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	24
1. ORIGEM E EVOLUÇÃO DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL NO CONTEXTO DA FORMAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL DO LITORAL CATARINENSE.....	37
1.1. GÊNESE DO LITORAL CATARINENSE: A CONTRIBUIÇÃO DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL.....	37
1.2. SÃO FRANCISCO ENTRE OS SÉCULOS XVII E XVIII: O“PORTO NATURAL”.....	39
1.3. O PORTO E A CIDADE DE SÃO FRANCISCO NO DECORRER DO SÉCULO XIX.....	49
1.1.2. A tentativa de colonização industrial em São Francisco do Sul: Falanstério do Saí.....	58
1.4. O TERCEIRO SURTO IMIGRATÓRIO E O DINAMISMO ECONÔMICO EMPREENDIDO PELOS NOVOS COLONIZADORES.....	60
1.5. A ESTRADA DA SERRA OU ESTRADA DONA FRANCISCA.....	64
1.6. O ACRÉSCIMO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA DECORRENTE DA ECONOMIA ERVATEIRA.....	65
2. O PORTO ORGANIZADO E A CONSOLIDAÇÃO DAS INFRA ESTRUTURAS – SÉCULO XX AOS DIASATUAIS.....	75
2.1 EVOLUÇÃO DO PORTO NO DECORRER DO SÉCULO XX:DO IMPASSE PARA A CONSTRUÇÃO DO CAIS À DECADÊNCIA DA EXPORTAÇÃO DA MADEIRA.....	78
2.2 A EVOLUÇÃO DA HINTERLÂNDIA PORTUÁRIA.....	89
2.2.1. Hinterlândia fluvial	90
2.2.1. Hinterlândia ferroviária: o ramal São Francisco – Porto União ..	93
2.2.3. Hinterlândia rodoviária: a construção da BR-280	105
2.3 CICLO DOS GRÃOS E CONTENTORES A PARTIR DA DÉCADA DE 1970.....	111
2.4 A MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL.....	119
2.5 A ATUAL HINTERLÂNDIA PORTUÁRIA.....	127
2.6 PRINCIPAIS FLUXOS DE MERCADORIA.....	132

2.7 A ATUAL INFRA E SUPERESTRUTURA DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL.....	143
2.8 PROJETOS E INVESTIMENTOS FUTUROS RELACIONADOS À ATIVIDADE PORTUÁRIA.....	154

3. A RELAÇÃO EXISTENTE ENTRE O PORTO E A CIDADE.....161

3.1 OS DESDOBRAMENTOS DA ATIVIDADE PORTUÁRIA NO MUNICÍPIO DE SÃO FRANCISCO DO SUL.....	163
3.2 O ESPRAIAMENTO DO TECIDO INDUSTRIAL.....	186
3.3 O MUNICÍPIO DE SÃO FRANCISCO DO SUL HOJE: INDICADORES ECONÔMICOS E SOCIAIS.....	195

4. ITAPOÁ: O TERMINAL PORTUÁRIO E O MUNICÍPIO.....229

4.1 OS TERMINAIS PRIVATIVOS DE USO MISTO.....	229
4.2 O TERMINAL PORTUÁRIO DE ITAPOÁ: DOS PRIMEIROS PROJETOS AO INÍCIO DAS OPERAÇÕES (1990-2011).....	233
4.2.2. Sobre os Investidores	240
4.3 O MUNICÍPIO DE ITAPOÁ: UMA ANÁLISE DOS DADOS SÓCIO-ECONÔMICOS.....	242
4.3.1. A relação porto/cidade.....	255

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....261

REFERÊNCIAS.....267

APÊNDICE A - Principais empresas relacionadas com a atividade portuária no município de São Francisco do Sul.....	283
--	------------

INTRODUÇÃO

A gênese da formação socioespacial brasileira está diretamente relacionada com alguns fatos ocorridos em fins do século XV na Europa, que impulsionaram a transição do feudalismo para o capitalismo, podendo-se citar: a expansão marítima ibérica, as navegações, as grandes descobertas, a colonização, e os novos mercados. Neste momento de transição do feudalismo para o capitalismo, configurava-se na Inglaterra um novo quadro, e “as novas dimensões do mercado estimulavam o surgimento de uma nova forma de produzir” (PEREIRA, 1998, p. 1).

É neste contexto de expansão marítima, domínio e aprimoramento das atividades náuticas que ocorre o “descobrimento” do Brasil, colônia além-mar. Sabe-se que nas áreas tropicais preponderaram as colônias de exploração, especializadas em produções para exportação. O clima, associado a outros elementos humanos, define o futuro das colônias como áreas produtoras capazes de atender, ou não, aos interesses do capital comercial português (PEREIRA, 1998). “A variedade de climas não pode ser indiferente ao surgimento das diferentes expressões de forças produtivas e correspondentes relações de produção” (RANGEL, 1993, p. 08).¹

A conquista das novas terras realizava-se visando às possibilidades de apropriação de produtos indispensáveis ou complementares para as economias européias. A organização da produção colonial objetivava a obtenção de mercadorias constituídas basicamente de produtos tropicais (PEREIRA, 1998). No início, os portugueses foram favorecidos com a abundância de recursos naturais de origem vegetal, resultado das combinações físicas, como o clima e o relevo. Por outro lado, quanto ao quadro humano, depararam-se com povos pouco organizados, distribuídos de forma esparsa pelo território e, desenvolvendo atividades muito essenciais, tratava-se, das “tribos errantes”, nas palavras de Rangel. Já, os espanhóis foram beneficiados com outro gênero comerciável, os metais (prata e ouro). Além do mais, encontraram civilizações bem estruturadas, e distribuídas de forma menos dispersa.

¹ “Ora, nenhum outro continente mostrou-se aberto a tão intensas mudanças nas forças produtivas/relações de produção, dados os climas ou condições de geografia física de suas diferentes regiões componentes. E um capítulo em grande parte aberto ainda, é o da lógica dessas mudanças” (RANGEL, 1993, p. 08).

Neste momento, as características naturais da colônia, a exemplo da enorme extensão da costa litorânea, aliada à rica hidrografia, foram determinantes na formação de sítios portuários ao longo da costa nordeste e sudeste brasileira. Ainda que com estruturas rudimentares, os portos foram de suma importância tanto para exportação dos produtos tropicais destinados à metrópole, como para o recebimento dos colonos e escravos que aqui chegavam. O mar era a única ligação com a metrópole Portugal, e entre os diferentes núcleos povoados na colônia.

Percebe-se então que desde o período colonial (gênese da formação sócio-espacial brasileira), os portos, mesmo que ainda “naturais” ou com uma estrutura rudimentar, formados por trapiches e instrumentos simples, tiveram um papel essencial no processo de criação das cidades e de organização do espaço econômico.

Neste momento, o movimento dos portos era reflexo da produção referente aos ciclos econômicos coloniais (Pau-brasil, cana-de-açúcar, metais, fumo, algodão, etc.), sendo assim, era necessário a organização do escoamento da produção originária nas hinterlândias regionais aos portos. Neste contexto, pode-se citar o apogeu da cana-de-açúcar nas capitanias de Pernambuco e Bahia, onde estavam localizados os portos de maior movimento.² O exclusivo colonial determinava o uso dos portos brasileiros somente a navios portugueses.

O extrativismo mineral (ciclo mineiro) iniciado em fins do século XVII, em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, alterou o centro das atenções do nordeste para o sudeste brasileiro, transferindo a capital, em 1763, de Salvador para o Rio de Janeiro. De acordo com Araújo Filho (1969, p. 49), neste período do apogeu da exploração aurífera no Brasil, “o porto carioca torna-se cada vez mais importante como centralizador das riquezas da colônia”, e é precisamente nesta época que o porto santista passa por sua fase de maior decadência³, a qual perdura até o final do século XVIII, quando surge na sua hinterlândia planaltina um produto digno de exportação, o açúcar de cana.

Em 1808, a “abertura dos portos às nações amigas” significou uma mudança importante na evolução das estruturas portuárias

² “O êxito da economia açucareira nordestina levou à criação, até início do século XVII, de um arco de fortificações litorâneas no eixo Bahia-Pernambuco e para o norte e para o sul, da embocadura do Amazonas até São Vicente”. (MAMIGONIAN, 1998, p. 3).

³ “[...] pelo fato de o Rio de Janeiro situar-se numa posição geográfica melhor em relação às áreas de produção das Minas Gerais, particularmente após a inauguração do chamado “Caminho Novo”, que ligava a cidade de Estácio de Sá a Vila Rica [Ouro Preto], em 1706, e que fora construído [...] a mandado do Governo Geral do Brasil, Santos entra num período de marasmo.” (ARAÚJO FILHO, 1969).

brasileiras, na medida em que houve a inserção dos portos brasileiros às trocas com outras nações que não somente a metrópole, pondo fim ao monopólio português no Brasil.⁴

Com o declínio da exploração aurífera nas Minas Gerais, na segunda metade do século XVIII, muitas famílias se dirigiram a São Paulo com o intuito de se integrar na recém-criada agroindústria do açúcar. São Paulo passa então a concorrer para a exportação de açúcar do Brasil. No início do século XIX a lavoura canavieira planaltina desenvolvia-se e expandia cada vez mais no chamado “Quadrilátero do Açúcar”, formado por Sorocaba, Piracicaba, Mogi-Guaçu e Jundiá. Com isto, o porto de Santos registrou um grande aumento nas suas movimentações, e passou a ser conhecido como o “porto do açúcar” (ARAÚJO FILHO, 1969).

Percebe-se que até então, os portos do Brasil meridional, mais especificamente, de Desterro, São Francisco e Laguna, não se destacavam frente à economia mercantil, pelo fato da região não se inserir ao modelo agroexportador praticado primeiramente no nordeste, e depois no sudeste brasileiro. Embora tenham se sobressaído na exportação de farinha de mandioca (dando origem ao capital comercial local), sobretudo ao Rio de Janeiro, Recife e Montevidéu. Entretanto, este produto não possuía um valor comerciável com a metrópole, diferentemente do óleo de baleia (fins do século XVIII), que despertou o interesse do mercantilismo português, fazendo com que as atenções da coroa fossem também dirigidas ao Brasil meridional.

Na primeira metade do século XIX começa a se expandir em São Paulo uma lavoura de maior valor comercial, a do café, que “vinha enriquecendo nas terras fluminenses os nobres do recém-fundado império brasileiro”. Este produto passa a sobrelevar as exportações de açúcar a partir de meados da década de 1850, quando declina a lavoura canavieira planaltina, e o porto do açúcar cede lugar ao “porto do café” (ARAÚJO FILHO, 1969, p. 52).⁵

Em 1846, Visconde de Mauá organizou a Companhia de Estabelecimento da Ponta da Areia, localizada no porto de Niterói, de

⁴ “Inseria-se assim o Brasil, no sistema econômico liberal internacional, para realização do comércio de madeira, ouro e outras riquezas naturais existentes no País, e a importação de produtos manufaturados e outras especiarias para nobreza e também para facilitar o tráfego de escravos da África” (KAPPEL, 2005, p.1).

⁵ Durante a primeira fase de construção do porto de Santos, entre 1897 e 1920, destacava-se o papel representado pela sua principal riqueza, o café. Em 1895 foram exportadas um pouco menos de dois milhões de sacas, já em 1909 passou para 13.130.933 sacas (ARAÚJO FILHO, 1969).

onde os navios partiam realizando cabotagem na costa brasileira, ou dirigindo-se ao Atlântico Sul, América do Norte e Europa (KAPPEL, 2005). Este fato sinalizou o incremento do comércio brasileiro.

A primeira lei de concessão à exploração de portos pela iniciativa privada foi elaborada pelo governo imperial em 1869, logo após a inauguração da ferrovia São Paulo Railway, próxima de Santos, construída a fim de facilitar o transporte do café das regiões produtoras (hinterlândias) ao porto. Até então, o transporte de mercadorias entre o interior e o litoral do sudeste brasileiro era feito através das tropas de muares que trafegavam pelos velhos caminhos coloniais articulando pontos principais às áreas produtoras. De acordo com Araújo Filho (1969), em São Paulo o fenômeno ferroviário produziu um estado de decadência nos portos litorâneos, deixando Santos como monopolizador de todo o tráfego com o planalto.

A proclamação da república, e a passagem para a segunda dualidade, com a consolidação política da burguesia comerciante (sócio maior) representativa do pólo externo (comerciantes export-import que como assinalava Rangel, “vinha fazendo escola de governo” como sócio menor na primeira dualidade – 1822-1889), as administrações dos portos foram privatizadas, sendo a primeira a do porto de Santos ⁶. Iniciou-se então as operações do primeiro porto organizado do Brasil, explorado pela iniciativa privada através da Companhia Docas de Santos (KAPPEL, 2005).

A brusca queda no preço internacional do café, na década de 1930, forçada pela quebra da bolsa de Nova Iorque (fase “b” do ciclo de Kondratieff) diminuiu, consideravelmente, a exportação do café, decrescendo a movimentação do porto de Santos e Rio de Janeiro. Mamigonian (1998) lembra que a terceira meia-revolução (Revolução de 1930) em grande parte foi consequência da crise mundial supracitada, passando à terceira dualidade, com a consolidação política dos fazendeiros comerciantes e da burguesia industrial nascente.

Com a Revolução de 1930, e a passagem para a terceira dualidade, emerge a política nacionalista de Getúlio Vargas (1930 – 45), com o projeto nacional de desenvolvimento. A fim de estimular a industrialização brasileira, classifica-se por meio de decreto os produtos essenciais (não produzidos no país) e supérfluos (já produzidos no país),

⁶ “A classe dos comerciantes (em unidade com a burguesia industrial do centro dinâmico) nascida da Abertura dos Portos-Independência, era agora uma formação madura, politicamente capaz de conduzir os negócios do Estado, de modo a dar margem a que seu sócio menor, politicamente imaturo, fizesse prova de todo dinamismo de que era capaz, como a formação social nascente que era.” (MAMIGONIAN, 1998).

incidindo aos últimos impostos mais pesados, promovendo assim a política de substituição industrial de importação.

Nas fases recessivas da economia mundial, percebe-se um decréscimo na movimentação dos portos, pois “a economia dos países cêtricos limita sua demanda dos nossos produtos de exportação, depressindo ao mesmo tempo os preços desses produtos” (RANGEL, 1985, p. 53) e, por conseguinte estrangula nossa capacidade de importar, resultando num “grave desajustamento intersetorial”. Conforme citado anteriormente, os casos de Santos e Rio, prejudicados com a queda da exportação do café, desencadeada com a fase “b” do 3º ciclo longo. No entanto, a consolidação da industrialização brasileira e, o virtuoso crescimento econômico do país entre 1930 e 1980 (programa nacional de substituição de importações), que registrou “taxas comparáveis às do Japão e da URSS, as mais altas do mundo” (MAMIGONIAN, 2009, p.51), fez com que a economia interna se aquecesse refletindo no aumento da movimentação dos portos.

Na década de 1980, o Brasil foi assolado por uma profunda crise financeira (crise da dívida do Estado), os níveis de crescimento do PIB apresentaram significativas reduções, e houve um acréscimo da dívida externa ocasionada pelo aumento das taxas internacionais de juros (elevação do déficit público). Os planos recessivos dos anos 1980 reduziram consideravelmente os investimentos em infraestrutura de transporte, a qual foi, cada vez mais, sendo sucateada, tendo como resultado as concessões neoliberais e as privatizações dos anos 1990. Os efeitos da crise financeira foram sentidos diretamente nos portos, para os quais se restringiu ainda mais alocação de recursos, agravando a defasagem tecnológica destes.

Soma-se a este fato a extinção da Empresa de Portos do Brasil S/A - Portobras, em março de 1990, na conjuntura de abertura econômica e desestatização do Plano Collor. O fim da Portobras foi um grande retrocesso para o sistema portuário brasileiro; a situação penosa dos portos observada na década de 1980, aprofundou-se ainda mais na década de 1990. Em 1993, é sancionada a Lei dos Portos (Lei 8.630/1993), controversamente chamada de Lei de Modernização Portuária, significando um divisor de águas para o sistema portuário brasileiro.

A referida lei, discutida desde 1991 e aprovada em 1993, foi a resposta dada aos reclames e pressão dos empresários e usuários dos terminais, insatisfeitos com a infraestrutura portuária brasileira, que se encontrava deteriorada e obsoleta. Coloca-se então em pauta “a

participação direta do capital privado na gestão dos portos nacionais” (MOREIRA, 2002, p. 81). Além da privatização das operações portuárias, a lei refletiu também na retirada de direitos trabalhistas dos trabalhadores portuários, e mudança radical na relação capital/ trabalho, pois desde 1934 era o Estado que regulava as relações trabalhistas, e a partir de 1993 passa a ser o capital.

O projeto político de Fernando Henrique Cardoso (FHC) foi uma continuidade do seu antecessor, pois prosseguiu o programa de privatizações, desestatizando diversas empresas e deixando a situação econômica ainda mais insustentável.

No governo Lula (2003-2010), observa-se que, além das importantes ações sociais do Estado, há uma retomada dos investimentos estatais em infraestruturas de modo geral, e especificamente de transporte, sobretudo a partir de 2007, com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), prevendo alocação de recursos públicos em portos, aeroportos, rodovias, hidrovias e ferrovias; e também das linhas de apoio do BNDES (com juros baixos) a investimentos de infraestrutura logística e de transportes.

Ainda no ano de 2004, foi lançada a Agenda Portos (2004-2006), um plano emergencial de investimentos nos principais portos brasileiros para ações de melhoria de desempenho. A primeira etapa tinha como meta cinco portos, e a segunda, seis portos. Em 2007, foi criada a Secretaria Especial de Portos (SEP), subordinada diretamente à Presidência, tal fato evidencia que o sistema portuário, vital para o desenvolvimento econômico das nações, retoma à pauta das discussões da política econômica do país, e passa a ocupar um papel importante no repasse de verbas federais.

A partir destas breves considerações acerca da gênese da atividade portuária no Brasil, percebe-se que a movimentação dos portos é regida pelas leis cíclicas do desenvolvimento econômico e político. A exemplo do que fora mencionado anteriormente acerca do período colonial, quando os portos ligados ao capital comercial português movimentavam praticamente um único produto tropical, majoritariamente ligado aos ciclos econômicos coloniais. À medida que aumentava a circulação de mercadorias, havia a necessidade de expansão e investimentos nas infraestruturas de transporte, sobretudo nos portos, a fim de atender as demandas do capital comercial português.

Aos poucos as estruturas rudimentares foram se aprimorando e transformando-se em portos organizados (final do século XIX e início do XX), dotados de infraestruturas complementares como ferrovias e

acessos rodoviários conectados às áreas produtoras (hinterlândias), a fim de atender a demanda crescente da sociedade brasileira.

Em relação ao desenvolvimento econômico do país e a dinâmica dos portos, chama-se a atenção para o fato de que, atualmente, dos 10 portos que mais movimentam contêineres no país, oito estão no sudeste (portos de Santos, Rio de Janeiro, Vitória e Itaguaí - RJ) e sul (Paranaguá, Itajaí, São Francisco e Rio Grande), próximos das áreas mais industrializadas e produtoras de soja. No entanto o quadro está mudando com a descentralização da indústria, que está indo em direção ao nordeste, o que reflete na dinâmica dos portos. Alguns portos do nordeste vêm se destacando, como o de Suape (Pernambuco) e Salvador, que estão entre os 10 portos que mais movimentam contêineres do país (6º e 8º, respectivamente, no ano de 2009).

A dinâmica dos portos, e o tipo de produto comercializado (agrícola, manufaturado, industrializado, etc.) são determinados pelo desenvolvimento econômico brasileiro que, conforme Rangel, pode ser entendido a partir da teoria dos ciclos longos, ou ciclos de Kondratieff. É neste sentido que se pretende dirigir a presente pesquisa, pautada no referencial teórico do economista Ignácio Rangel, no que tange à teoria dos ciclos econômicos e desenvolvimento brasileiro, bem como a organização do território, com a integração do Brasil e a rodoviarização que se acelera após 1930, impactando significativamente a cabotagem praticada no litoral do país.⁷

Esta teoria subsidiará o estudo geográfico do porto de São Francisco do Sul e do terminal privado de Itapoá, na medida em que se propõe analisar o seu desenvolvimento (declínio/ascensão da movimentação, tipo de carga movimentada, processos de privatização, concessão, etc.) relacionando com os momentos da economia mundial e nacional, sem perder de vista a especificidade regional e local.

A primeira revolução industrial na Inglaterra inaugurou os ciclos econômicos de Kondratieff. Nicolai Kondratieff (1892 – 1938) foi um economista russo, e ficou conhecido por ser o primeiro estudioso a tentar provar estatisticamente o fenômeno das “ondas longas”, isto é, dos movimentos cíclicos da economia. Um ciclo tem em média um período de duração de 50 anos, e apresenta duas fases distintas, uma fase

⁷ Rangel (2005, p. 518) comenta que “todos os ventos sopravam no Brasil, em favor do transporte rodoviário, como espinha dorsal do sistema. [...] a nação sentia que, antes de mais nada, carecia de rodovias, automóveis, ônibus e caminhões. Nessas condições, não havia nenhuma opção que fazer, mas sensatamente organizar o movimento espontaneamente imposto pela vida. Tanto mais quanto, estudando o problema, não poderíamos deixar de sentir que, nas condições do início da industrialização, essa tendência espontânea era a melhor.”

ascendente (fase “a”), e outra descendente (fase “b”), estas flutuações caracterizam a economia capitalista. Rangel “utilizou intensamente a teoria dos ciclos longos para compreender o processo de desenvolvimento brasileiro” (PEREIRA, 1994, p. 8).

Para Rangel, “o processo de desenvolvimento é um processo eminentemente cíclico regido por ondas de inovação tecnológica e pelo processo de acumulação de capital [...] esse processo cíclico independe da vontade humana, portanto, da política e do planejamento.” (PEREIRA; REGO, 1998, p. 21).

As fases “b” dos ciclos longos caracterizam-se pela queda dos índices econômicos, embora as taxas positivas de crescimento se mantenham. Nesta fase emergem mudanças marcantes na história brasileira, é o caso da Independência na fase depressiva do primeiro Kondratieff, a Abolição-República no segundo, e a Revolução de 1930 no terceiro.

Rangel (2005, p. 263), assinala que nas fases recessivas, a economia tem encontrado, pelo menos, no caso brasileiro

meios e modos de ajustar-se ativamente à conjuntura implícita no ciclo longo. Em especial, confrontada com o fechamento do mercado externo para os nossos produtos resultante da conjuntura declinante dos países cênicos, temos reagido por uma forma qualquer de substituição de importações, ajustada ao nível de desenvolvimento de nossas forças produtivas e ao estado das nossas relações de produção.

Além dos ciclos longos, Rangel teorizou também, os ciclos Juglarianos Brasileiros, ou Ciclos Médios, que se referem ao desenvolvimento econômico nacional, trata-se de períodos que duram em média 10 anos. O país ingressou no primeiro ciclo médio, a partir da década de 1930 (1932 – 1942), politicamente marcado pela aliança da oligarquia agrária regional e uma emergente burguesia industrial que demonstrou seu projeto de emancipação frente aos interesses do capitalismo industrial (RANGEL, 2005).

Como se observa, o aporte teórico metodológico fundamenta-se no método histórico, partindo da realidade concreta das atividades portuárias inseridas na formação sócio-espacial brasileira (SANTOS, 1977).

O paradigma de formação sócio-espacial reintroduz na produção geográfica uma interpretação totalizadora, que aumenta as formas de

análise, visto que abarca no estudo da realidade a relação dialética entre elementos naturais e humanos e coloca as relações entre estes elementos em múltiplas escalas (mundial, nacional, regional e local), o que facilita a compreensão de que uma determinada realidade tem sua explicação num universo mais amplo (VIEIRA; PEREIRA, 1997, p. 453).

É importante ressaltar que a atividade portuária exige condições naturais propícias a sua instalação, daí emerge as idéias de A. Cholley acerca das combinações geográficas, pois são de suma importância para a interpretação do espaço que se está estudando, considerando que diversos fatores influenciam na dinâmica local, que é resultado das combinações físicas, biológicas e humanas, estas se aproximam da idéia de Marx de “múltiplas determinações”. Uma análise interpretativa a partir das combinações converge com a visão totalizadora também apreendida pela categoria de formação sócio-espacial.

Percebe-se que a configuração do continente Americano, e no caso o Brasil, se dá a partir de “múltiplas determinações”, e por um conjunto de combinações. Neste sentido, insere-se a análise da formação catarinense, sobretudo no que tange ao potencial portuário, resultado das combinações físicas de Santa Catarina, isto é, a configuração do litoral recortado decorrente da conjunção das características geomorfológicas resultantes da herança geológica, o que propiciou a formação de enseadas e baías, profundas e abrigadas, favorecendo o surgimento de portos “naturais” ao longo do litoral de 531 quilômetros de extensão.

O geógrafo catarinense Victor A. Peluso Junior, grande estudioso das especificidades das combinações geográficas do Brasil Meridional e de Santa Catarina, chama a atenção para o papel dos portos na formação do espaço catarinense, nos três núcleos iniciais de povoamento: Laguna, Desterro e São Francisco do Sul.

Note-se que as ilhas foram, em Santa Catarina, os primeiros pontos ocupados. O povoamento das duas maiores datam do século XVII, juntamente com o de Laguna, situada em antiga ilha ligada ao continente por restingas, que isolaram do mar a lagoa a cuja margem foi edificada. **Em todas essas cidades encontra-se o porto como elemento de formação e de progressão;** em todas elas os terraços marinhos ofereceram o sítio para o traçado das ruas e praças. (PELUSO JUNIOR, 1952, p.08). (grifo nosso)

As características naturais de Santa Catarina foram de suma importância para a formação dos portos, destaca-se a forte densidade destes ao longo do litoral, cada um com sua particularidade, diferentemente dos demais estados sul brasileiros que possuem apenas um porto de maior relevância para o dinamismo econômico. Além dos aspectos físicos, os aspectos humanos também contribuíram para a pujança da atividade portuária, resultado do tipo de formação que ocorreu na fachada Atlântica catarinense, isto é, a colonização de alemães na área de Joinville e vale do Itajaí e de italianos no sul do Estado.

E por fim, a presente pesquisa será subsidiada pelos estudos do geógrafo Armen Mamigonian, que procura explicar a realidade considerando os autores acima referenciados e acrescenta a análise da pequena produção mercantil, base fundamental para explicar o dinamismo econômico catarinense e por consequência a forte densidade e importância dos seus portos.

Para a realização desta dissertação, optou-se pelas seguintes técnicas de pesquisa: revisões bibliográficas através do levantamento de dados e informações em bibliotecas e arquivos documentais; consultas em jornais e revistas especializadas; busca de dados e informações em endereços eletrônicos (MDIC, Antaq, IBGE, Secretaria de Portos, etc.); visitas técnicas a instituições públicas (Prefeitura e Porto de São Francisco do Sul, portos de Itajaí e Laguna) e privadas (Bunge, Terminal de Itapoá, agências marítimas, operadores portuários, empresa de logística); observações *in loco* (registro fotográfico); entrevistas como recurso adicional com agentes marítimos, sindicalistas, funcionários do porto, entre outros; elaboração de mapas temáticos, gráficos e tabelas; e por fim, análise e interpretação dos dados referentes às informações obtidas via bibliografias, documentos e entrevistas.

Nesse sentido, tem-se como objetivo geral analisar a formação (gênese, evolução e funcionamento) do porto de São Francisco do Sul, sua relação com a cidade e sua contribuição para o desenvolvimento urbano e regional. Ainda buscou-se como objetivos específicos: caracterizar o processo de evolução do porto nos diversos momentos da economia do norte catarinense; analisar os gargalos existentes; investigar as empresas instaladas nas imediações do porto e a atração que a cidade de São Francisco exerce sobre o processo de industrialização regional; descrever suas instalações geográficas; e analisar os principais fluxos de mercadoria (importação e exportação). Acrescenta ainda uma caracterização analítica dos possíveis impactos socioeconômicos do recém-inaugurado terminal de Itapoá especializado

em contêineres, e também localizado na Baía da Babitonga, a sete quilômetros do porto de São Francisco do Sul.

A presente pesquisa foi subdividida em quatro capítulos. Os dois primeiros de cunho mais histórico, objetivam evidenciar o progresso do porto “natural” entre os séculos XVII e XIX. Ao longo do processo evolutivo do porto de São Francisco do Sul foi possível identificar cinco fases distintas, relacionadas sempre com a capacidade produtiva de sua hinterlândia. A primeira fase do “porto” (meados do século XVII a meados do XVIII) caracteriza-se pela movimentação de um pequeno excedente agrícola, oriundo de “explorações agrícolas primitivas” desenvolvidas pelos primeiros povoadores, os vicentistas (MAMIGONIAN, 1966). Durante este período o “porto” exercia uma influência apenas local, visto que o litoral catarinense se inseriu tardiamente nos interesses do capital comercial português.

A segunda fase ocorre a partir de meados do século XVIII, com a movimentação de excedentes oriundos de pequenas explorações agrícolas, destacando-se a farinha de mandioca, exportada durante todo o século XIX para o Rio de Janeiro, Salvador, Recife e Montevideu pelos portos de São Francisco, Laguna e Desterro (o mais importante do período).

O segundo capítulo discorre acerca da terceira fase, demarcada a partir do final do século XIX. Esta se caracteriza pelo significativo acréscimo da movimentação portuária, decorrente do dinamismo impresso pelos imigrantes de origem alemã estabelecidos nos vales atlânticos catarinenses (Joinville, Blumenau, Brusque). Tal fato se deu em um período de ascensão da economia européia e do comércio internacional (fase “a” do segundo ciclo longo, 1848-1873), quando o Brasil amplia suas exportações, aumenta suas divisas, e retoma os assentamentos de imigrantes em pequenas propriedades (ROCHA, 2004).

O dinamismo impresso pelos novos colonizadores refletiu diretamente no porto de São Francisco do Sul e de Itajaí, os quais passaram a superar os de Desterro e Laguna. O porto francisqueiro passou a exportar erva-mate oriunda do planalto norte e beneficiada em Joinville, a partir de 1877, significando o primeiro período de expansão das movimentações deste porto. A partir da primeira década do século XX, incrementou-se também as exportações de madeira (pinho) da região planaltina, perdurando até a década de 1930. Durante a primeira guerra mundial, evidencia-se um aumento nas exportações (internas) de produtos industrializados dos estabelecimentos fabris da região de Joinville, impulsionado pela substituição de importações.

As infraestruturas consolidaram-se no decorrer do século XX, pois foi neste momento que o porto passou a ser “organizado” (1955), e que suas vias de acesso, ramal ferroviário e, BR-280 foram construídas a fim de atender a crescente movimentação de cargas oriundas/destinadas ao terminal portuário. O decréscimo da exportação da madeira a partir da década de 1940 (que passa a ser exportada por Itajaí); a decadência da pequena produção vicentista; e os planos nacionais de integração do país, pautados no rodoviarismo, tiveram reflexos negativos no porto de São Francisco que registrou a sua fase de maior decadência (década de 1950 e 1960).

Observa-se uma nova fase (quarta) de desenvolvimento do porto a partir do final da década de 1970, quando se inicia a movimentação de granéis sólidos e líquidos, em decorrência do estabelecimento da Companhia Catarinense de Armazenamento (COCAR), atual CIDASC, e posteriormente da Ceval, ambas na zona primária do porto. Estes foram os primeiros passos para a especialização do porto na movimentação de granéis de exportação. Soma-se a este novo momento promissor, o início da movimentação de contêineres na década de 1980, resultando no aumento da movimentação de cargas, e exigindo a adequação do porto e da mão de obra às novas tecnologias.

Pode-se falar ainda de uma quinta fase do porto, iniciada com a promulgação da Lei dos Portos (Lei 8.630/1993), a qual resultou na mudança do regime jurídico da exploração dos portos brasileiros, transferindo as operações de cargas do setor público para entes privados, tendo como consequência a redução da interferência do Estado nas decisões portuárias. A referida lei passou também a autorizar que as instalações portuárias de uso privativo movimentassem cargas próprias e de terceiros (modalidade mista), sem, no entanto, estabelecer as quantidades permitidas de cada segmento, abrindo precedentes para a instalação indiscriminada de diversos terminais privativos (teoricamente de uso misto) no Brasil. É neste contexto que se enquadra o terminal portuário de Itapoá, também objeto de estudo desta pesquisa, e o terminal de Navegantes (Portonave).

No terceiro capítulo, será abordada a relação intrínseca do porto com a cidade, procurando interpretar o espaço socioeconômico do município a partir de dados atuais relacionados a emprego e renda, Produto Interno Bruto (PIB), Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), dados demográficos, e outros. Buscou-se também elencar as empresas relacionadas com a atividade portuária, e as indústrias atraídas para o município e região em decorrência das facilidades logísticas e localização estratégica, bem como evidenciar os principais grupos locais

e estrangeiros que comandam as operações e agenciamento do porto francisquense.

Cabe lembrar que, São Francisco possui o maior PIB per capita do Estado de Santa Catarina, e está na sétima posição do PIB a preço de mercado (dados de 2008), isto se dá por conta dos impostos sobre produtos oriundos das atividades portuárias (cerca de um terço das riquezas municipais são geradas pela movimentação do porto). Em contradição a estes altos índices de crescimento econômico, tem-se os sérios problemas sociais e carências em infraestrutura básica, enfrentados pelo município.

E por fim, no último capítulo será feita uma análise do município de Itapoá - através de levantamento e apreciação de dados socioeconômicos – e, do recém-inaugurado Terminal de Uso Privativo – TUP (Porto Itapoá), abordando desde os primeiros projetos na década de 1990, até o início da operação em 2011. Será discorrido também acerca dos acionistas do terminal, e da sua relação com o município, demonstrando algumas mudanças perceptíveis na cidade desde o anúncio do investimento de 450 milhões de reais.

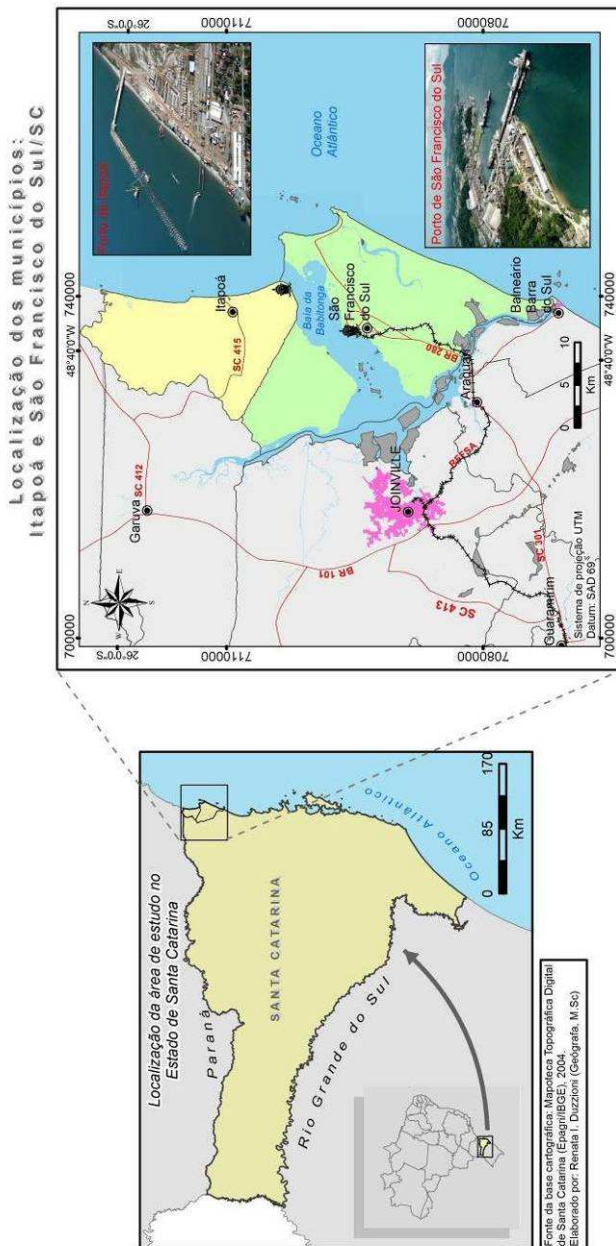


Ilustração 1: Mapa de localização da área de estudo

1. ORIGEM E EVOLUÇÃO DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL NO CONTEXTO DA FORMAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL DO LITORAL CATARINENSE

1.1. GÊNESE DO LITORAL CATARINENSE: A CONTRIBUIÇÃO DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

Pretende-se aqui, discorrer de forma breve algumas considerações acerca da formação sócio-espacial litorânea catarinense, com o intuito de colaborar para o entendimento da inserção do porto de São Francisco, bem como da região norte, na economia do Estado, tendo em vista que a gênese dos três núcleos litorâneos (Laguna, Florianópolis e São Francisco do Sul) se dá pelas mesmas circunstâncias.

Sabe-se que a ocupação do Brasil meridional se deu tardiamente, e que este não se inseriu ao modelo agro-exportador praticado no nordeste brasileiro, desde o início da colonização. Estes são alguns elementos que caracterizam as especificidades da formação sócio-espacial sulina (escala regional), e também da formação sócio-espacial do litoral catarinense, no entanto a análise não pode ser feita sem relacionar com outras formações, em diferentes escalas.

Conforme Mamigonian (1998), as vastas extensões de matas do litoral do Sul do Brasil, do mesmo modo que ocorreu no Nordeste, foram sendo desbravadas vagarosamente e mais modestamente. Por outro lado, as áreas de campo do planalto sulino foram ocupadas por grandes sesmarias de gado bovino e muar, como no sertão nordestino, e da mesma forma se concretizou o monopólio da terra.⁸

No litoral sulino o povoamento continuava muito escasso no início do século XVII, dificultando o reconhecimento do domínio português. Tornava-se necessário a presença portuguesa mais sólida, sobretudo na Ilha de Santa Catarina.⁹ À medida que o povoamento do nordeste progredia, verificava-se o mau êxito da produção açucareira em São Vicente, que resultou no surgimento de uma economia natural mais modesta nas fazendas de lavouras. Os vicentistas (portugueses e

⁸ No decorrer do século XVII, os vicentistas alcançaram o território catarinense pelo litoral, onde apresaram índios e se instalaram em explorações agrícolas primitivas, quase de subsistência. Já no século XVIII, os paulistas alcançaram Santa Catarina, pelo planalto, estabeleceram-se nos campos naturais, com a criação extensiva de bovinos em grandes propriedades (MAMIGONIAN, 1996).

⁹ “A ilha e a costa catarinense foram povoadas em função das necessidades estratégicas da Coroa Portuguesa e não em função de objetivos econômicos, como por exemplo as regiões de Minas Gerais e São Paulo. As necessidades militares e administrativas sobrepujaram, inicialmente, aos interesses de ordem econômica (HÜBNER, 1981).

paulistas da vila de São Vicente) se alastraram pelo litoral paulista em direção ao sul: Itanhaém (1532), Iguape (1538), Cananéia (1531), Paranaguá (1648), São Francisco (1658), Desterro (1679) e Laguna (1676), num povoamento esparsa e de baixa densidade demográfica (MAMIGONIAN, 1998). Esta ocupação significou o primeiro grande movimento povoador do litoral catarinense, com o estabelecimento de núcleos em locais estratégicos e abrigados.¹⁰

Depois do Tratado de Utrecht, que reconheceu, em 1715, a soberania de Portugal sobre as terras brasileiras, deu-se início ao conhecimento mais apurado do litoral nas imediações da Ilha de Santa Catarina. No mesmo sentido se manifestou o Conselho Ultramarino de Lisboa, acerca dos recursos existentes na ilha, propondo sua fortificação e o povoamento de seus arredores (MAMIGONIAN, 1998).

Ainda no início do século XVIII, as extensas terras do sul não se integravam ao projeto exploratório costeiro, em andamento ao norte. É neste momento que, por conta do declínio da cultura canavieira nordestina, e do momento desfavorável da economia da metrópole, as atenções da Coroa e do capital mercantil são direcionadas para o sul e o sudeste da colônia. Desta forma, observa-se uma nova frente de expansão monopolista no litoral catarinense, destinada ao vantajoso comércio do óleo de baleia, ocasionando a inserção do sul à economia exportadora de Portugal (MOREIRA, 1995).¹¹

É neste contexto que se efetiva a ocupação do litoral de Santa Catarina, que se dá a partir de três núcleos de povoamento: São Francisco, Desterro e Laguna, que mais tarde se desmembrarão, dando origem a outras vilas e configurando o território do estado. Com exceção destes primeiros núcleos costeiros geograficamente distantes dos centros de comércio colonial e portos de maior circulação, a orla marítima catarinense dispunha de grandes extensões despovoadas.

Os três núcleos iniciais supracitados, em decorrência das privilegiadas características naturais do estado: litoral extenso e recortado, formado por enseadas e, baías profundas e bem abrigadas, dispunham de portos “naturais”, cuja formação era favorecida pelos

¹⁰ Além de obter o domínio da região com o povoamento, a política portuguesa para expandir a Colônia em direção ao sul, visava também garantir estações de abastecimento para as forças militares em caso de guerra. Desta forma foram fundadas as três póvoas do litoral catarinense (São Francisco, Desterro e Laguna) e, fronteira a Buenos Aires a Colônia do Sacramento (PELUSO JÚNIOR, 1991).

¹¹ Neste sentido, Moreira (1995) evidencia o choque entre os interesses do capital mercantil português, obstinado defensor do processo de exploração colonial, e a emersão na Inglaterra, do modo de produção capitalista. A coroa portuguesa reagiu ao período depressivo, incentivando as atividades monopolistas, acumulando privilégios a burguesia lusa.

aspectos físicos. Desde o início da ocupação, estes “portos” foram de suma importância, pois serviram como entrada de imigrantes, bem como para o recebimento de produtos agrícolas e manufaturados encaminhados para as colônias que iam se formando nos vales atlânticos; e para o escoamento da produção realizada em pequenas propriedades.

1.2. SÃO FRANCISCO ENTRE OS SÉCULOS XVII E XVIII: O “PORTO NATURAL”

Diversas vezes, mesmo antes da ocupação do norte catarinense, as características privilegiadas da Ilha de São Francisco e de sua baía foram descritas por viajantes e desbravadores que passaram pela região, sempre enfatizando o valor e especificidades do seu “porto natural”.

A gênese do litoral norte se dá a partir do povoamento de São Francisco do Sul, em meados do século XVII. Durante este período, o porto tratava-se de um ancoradouro natural, decorrente das privilegiadas condições da baía da Babitonga, constituía-se por trapiches, e equipamentos rudimentares.

No decorrer do período a que se trata este subcapítulo, o “porto” não se destacava no comércio de exportação da Colônia, como os portos de maior movimentação do nordeste e sudeste, pois a região de clima temperado, não dispunha de nenhum produto tropical de interesse ao capital comercial português. No entanto, o porto exercia influência local e regional, por meio do comércio de produtos agrícolas e manufaturados para abastecer a população local; e, além disso, exportava um pouco do excedente agrícola produzido, destacando-se a farinha de mandioca¹², principalmente para o Rio de Janeiro, Recife e Montevidéu.¹³

Apesar da movimentação se restringir a poucos produtos, o porto sempre foi condição necessária para a manutenção do núcleo populacional que se consolidava no norte catarinense; mais ao sul, os portos de Desterro e de Santo Antonio dos Anjos de Laguna, desempenharam a mesma função, sendo fundamentais para a expansão colonial.

¹² A farinha de mandioca era produzida por, praticamente todas as capitanias brasileiras, mas adquiriram caráter mercantil apenas em Santa Catarina e Espírito Santo. O capital comercial do Rio de Janeiro, ora comprava de Santa Catarina, ora do Espírito Santo (BASTOS, 1997).

¹³ “A expansão da economia açucareira na fachada atlântica nordestina e a mineração no interior, fizeram surgir pelo menos três grandes centros comerciais de exportação/ importação: Recife, Salvador e Rio de Janeiro.” (BASTOS, 1997, p. 08).

A fundação efetiva de São Francisco do Sul deu-se por volta de 1658, por meio das “bandeiras de colonização”, assim designadas aquelas que povoaram, em nome de Portugal, os campos e toda a orla meridional catarinense até Laguna.¹⁴ Carvalho (1973) lembra que Manoel Lourenço de Andrade, acompanhado de sua esposa Maria Coqueiro e filhos; de seu genro Luiz Cavalinho e de diversas famílias, todas procedentes de São Paulo, chegaram em São Francisco com a finalidade de fundar uma povoação. Sem desprezar a ação incentivadora de Gabriel de Lara, capitão-mor de Paranaguá, o referido bandeirante cumpriu o encargo de fundar a vila. Cabe lembrar que, no ano de 1642, Antônio Fernandes obteve uma sesmaria na Ilha de São Francisco, onde já tinha a capela de N. S. da Graça, o que demonstra resquícios das tentativas de povoamento feitas anteriormente pelos espanhóis. Não se tem notícias de estabelecimentos duradouros em consequência das concessões. Carvalho (1973, p. 20) assinala ainda que

[...] cabe unicamente a esse valoroso bandeirante paulista o título de ser o legítimo fundador de São Francisco do Sul, resultado exclusivo da persistência dos bandeirantes paulistas e que tendo contra o seu progresso a ação nefasta de forças que agem de maneira subterrânea para impedir que não se tornem em realidade os seus grandiosos destinos que são impostos pela incomparável condição geográfica do seu porto que constituirá, sem contestação, importante entreposto comercial além de representar para a nação, reconhecido ponto estratégico para a sua eventual defesa.

O estabelecimento de bandeirantes como Manoel Lourenço de Andrade em São Francisco, e Dias Velho em Florianópolis, assinala a existência de um projeto de domínio rural comum ao que se consolidara no Nordeste. Tentou-se, portanto, instalar em São Francisco, um sistema baseado em grandes propriedades destinadas à agricultura com mão de obra escrava e de agregados (S. THIAGO, 2002).¹⁵

¹⁴ Costa Pereira é de opinião que a fundação de São Francisco foi “um movimento mais paulista do que português, era o expansionismo bandeirante que se lançava pelo interior do Brasil na conquista de índios que se transmuda na do ouro e conseqüente conquista de terras.” (S. THIAGO, 2004, p.78).

¹⁵ [...] nas partes do sul da demarcação daquela capitania, ficava um rio chamado de São Francisco, com boa barra para entrada e saída de navios e margens com terrenos para cultivar,

Contudo, as lavouras tradicionais desenvolvidas em São Francisco, não encontraram valor comercial dentro do modelo agrário – exportador, desencadeando na adoção de um regime de agricultura praticamente de subsistência (economia natural). As objeções encontradas na consolidação da ocupação litorânea pelos vicentistas fizeram parte deste resultado, pois era freqüente o despovoamento espontâneo e abandonos esporádicos em função das guerras fronteiriças (contra os espanhóis) que resultavam sempre no recrutamento de pessoas em idade de trabalho (LAGO apud S. THIAGO, 2002).

Com o fracasso da implantação das grandes propriedades com mão de obra escrava, esta relação de produção não tomou grandes proporções em São Francisco, e nas demais regiões do estado que se pautaram na organização da produção em pequenas propriedades.¹⁶ Contudo, assim como outras etnias, os afro-descendentes também estão presentes no processo histórico da região,¹⁷ em São Francisco a escravidão se evidenciou no espaço urbano.

De acordo com Peluso (1991), os vicentistas eram homens familiarizados com a terra. Vieram trazendo utensílios de mineração, instrumentos agrícolas e gado, tratava-se de um grupo adaptado às atividades desenvolvidas. Não foram vítimas de desilusões, personagens de dramas de desajustamento entre as exigências do ambiente e a cultura que os condicionaram. No entanto, foram seduzidos pela oportunidade de obterem sesmarias nas áreas sulinas. “Os núcleos estabelecidos em SC eram de importância fundamental para a política de Portugal na América do Sul, mas isso não significava qualquer ajuda às populações que aí representavam a nação portuguesa.” (PELUSO JÚNIOR, 1991, p. 256).

Lourenço de Andrade era figura de destaque da capitania de São Paulo, e ficou conhecido na história como fundador de São Francisco. Chegou após alguns ensaios anteriores de colonização, quando recebeu a autorização para estabelecer-se nesta localidade e distribuir as terras entre os que estivessem dispostos a colonizá-la ¹⁸ (S. THIAGO, 2004).

que já foi povoada por Manoel Lourenço de Andrade e seus companheiros, pelo que pediam licença para fundar ali uma vila, bem como que se lhe desse por Capitão-mor o dito Manoel Lourenço (CABRAL, 1987).

¹⁶ S. Thiago (2004) assinala que, as propriedades rurais oriundas da concessão de sesmarias não empregaram, na maioria dos casos, um número significativo de mão-de-obra escrava.

¹⁷ A localidade de Itapocu ainda agrega a comunidade afro-descendente da região durante os festejos de Natal, quando acontece a Festa do Cacumbi (S. THIAGO, 2004).

¹⁸ De acordo com Silva (1992), a condução do povoamento destas áreas era atribuída a homens ricos como ocorrera com os vicentistas Domingos de Brito Peixoto e seu filho que em Santos possuíam fortuna considerável e tinham a finalidade de povoar Laguna.

Os fundadores de vilas tinham como prioridade a construção da igreja, que atestaria os seus sentimentos religiosos e a sua fé ilimitada. A casa do conselho, onde os “homens bons” tratariam da administração local, e o pelourinho, onde se exercitaria a justiça da terra, poderiam ser construídos posteriormente. A igreja constituía-se o centro do povoado, era ao seu lado que se assentariam a casa do conselho e o pelourinho, e era desse ponto que a futura vila começaria a distender-se em todas as direções.¹⁹

São Francisco foi a primeira vila fundada na Capitania de “Santo Amaro e Terras de Sant’Ana” (Capitania de Santa Catarina a partir de 1748). Nos primeiros séculos de ocupação exercia importante influência político-administrativa e estratégica, resultado da sua posição privilegiada no Atlântico Sul, com seu porto, que desde o século XVI era reconhecido pelos navegadores. Entretanto, no que se refere ao aspecto econômico, se destaca somente como parte integrante da colonização do nordeste e do planalto catarinense a partir da fundação da Colônia Dona Francisca (Joinville), em 1851 (S. THIAGO, 2004).

Carvalho (1973) assinala que São Francisco teve notável desenvolvimento, resultado de diversas atividades, dentre elas a construção de embarcações realizada nos estaleiros, a cultura da cana-de-açúcar, arroz, algodão e também da mandioca, empregada na fabricação de farinha, exportada para o Rio de Janeiro. A farinha era processada nos engenhos da Vila e sustentava praticamente toda a população. Os habitantes dedicavam-se também a fabricação de corda de imbé (aproveitamento das diferentes fibras vegetais existentes), aguardente, madeira preparada e peixe seco.

Segundo Carvalho (1973), a partir da fundação, São Francisco prosseguiu em crescimento econômico por um século, aproximadamente, dando aos seus habitantes a esperança de um futuro grandioso. Entretanto, os períodos seguintes foram de estagnação, até a instalação da Colônia Dona Francisca, dando novo ritmo para sua economia.

A indústria extrativista do ouro foi uma ilusão que logo se desfez causada, principalmente, pela escassez do metal, pela exigência do fisco, e pelo receio de que a exploração do ouro despertasse cobiça dos

¹⁹ Estilo português de organizar a cidade, encontra-se no centro da cidade a Igreja, praça e em volta os prédios públicos. Nota-se também essa disposição na cidade de Florianópolis e Laguna. “cidades [...] fundadas por descendentes de portugueses, têm, por elemento básico plano, a praça fronteira à Igreja.” (PELUSO JÚNIOR, 1956, p. 342).

capitães de navios de diferentes nacionalidades que cruzavam a costa.²⁰ Nesse sentido, Pereira (1984, p. 97) afirma que

em São Francisco não existiam minas nem lavras que valessem a pena explorar, e que havia eram pequenas faisqueiras, aonde costumavam ir alguns moradores, com escravos e mantimentos, tirando do trabalho à cata do metal ambicionado, tão pouco lucro que nem mesmo lhes compensava, vendiam-no em Paranaguá, depois de pagos os quintos.

O fabrico da farinha de mandioca, porém, continuou a prosperar, a despeito dos encargos de toda ordem que recaíam sobre os produtores, por meio de fintas, derramas e impostos de exceção. Segundo Pereira (1984), em 1679, saíram de São Francisco 650 alqueires de farinha destinados a Paranaguá.²¹

Presumi-se que a póvoa fora elevada a categoria de vila em 1660, e cinco anos mais tarde, elevada a paróquia, recebendo o seu primeiro vigário, o padre Manoel Faria Fialho ²² (CABRAL, 1987). Neste mesmo ano (1665) teria morrido o seu fundador, transferindo-se o governo e concessão de terras a Gabriel de Lara, capitão-mor. A este sucedeu, com iguais poderes, Domingos Francisco Francisques ²³, conhecido por Cabecinha, que governou até 1713, distribuindo e concedendo, como seus antecessores, sesmarias por quase todo o litoral catarinense, em São Francisco, passando pela Ilha de Santa Catarina, até a Lagoa de

²⁰ Em 1722, o Governador da Capitania de São Paulo (Rodrigo Cezar de Meneses) mandou lançar um bando proibindo a procura de ouro na vila e distrito de S. Francisco, por não haver nisso conveniência para a Real Fazenda e achar-se a terra indefesa e servida por uma barra franca. Dois anos depois, o mesmo, suspendeu a proibição mandando ordem ao capitão-mor que deixassem os moradores praticarem a atividade de mineração. Das tentativas que daí em diante se levaram a efeito, com pouco êxito, foram apresentadas a Câmara (PEREIRA, 1984).

²¹ “...sendo proibida, em 1797, pela Câmara, presente o Ouvidor da Comarca, Dr. Manoel Lopes Branco e Silva, a criação de gado solto em terras de rossio, sob pena, aos infratores, de ... 3\$000 de multa e indenização dos danos causados em roças de mandioca.” (PEREIRA, 1984, p.99).

²² “Em 1665, São Francisco era elevada à paróquia, ocorrendo por esse tempo a morte de Lourenço de Andrade, seu primeiro capitão-mor, que, por declaração da ultima vontade, foi sepultado na igreja de Nossa Senhora da Graça, e como ‘principal povoador’ da vila, defronte da imagem da dita Senhora, na capela da mesma igreja.” (PEREIRA, 1984, p. 55).

²³ “Anos depois, Domingos Francisco Francisques, cognominado ‘o Cabecinha’, assumiu as funções de capitão-mor de São Francisco, na qualidade de representante e loco-tenente do Marquês Cascais.” (PEREIRA, 1984, p. 56).

Ibiraquera (situada atualmente em Imbituba), pertencente na época a Santo Antonio dos Anjos de Laguna.

De acordo com Pereira (1984), apesar de Domingos Francisco Francisques (Cabecinha) ter assegurado a independência da vila elevando-a a categoria de capitania e, firmando seus limites ²⁴, exerceu em São Francisco verdadeira tirania. Foi deposto pelos moradores, e teve como seu sucessor Agostinho Alves Marinho.

A vila era administrada, concomitantemente, pelo capitão-mor e pelos vereadores que constituíam a Câmara, ambos exerciam os cargos de justiça. Desde o estabelecimento de Manoel Lourenço de Andrade, São Francisco dispunha de uma organização judiciária e administrativa, havia juiz ordinário (que era o presidente da Câmara) e tabelião. Acredita-se que essa organização date de 1660, pois, um ano antes, um juiz oriundo de Paranaguá, foi a São Francisco para proceder ao inventário do capitão Francisco Alves Marinho (um dos povoadores) visto que não havia justiça na vila criada. A Câmara compunha-se de dois juízes ordinários, três vereadores e procurador, que eram eleitos por um ano (PEREIRA, 1984).

Em 1720, a Vila de Nossa Senhora da Graça de São Francisco estendia-se da ponta norte da Enseada das Garoupas, no atual município de Porto Belo, até a barra e o Rio Guaratuba, abrangendo todas as praias e os rios situados entre os dois pontos, assim como os sertões limítrofes às terras dos espanhóis (S. THIAGO, 2004).

Nos primeiros tempos, a vila de São Francisco pertencia a Ouvidoria de São Paulo, passando em 1723, para a jurisdição da Ouvidoria de Paranaguá. Sendo assim, desde 1723 até 1832, São Francisco dependeu judicialmente da Ouvidoria de Paranaguá, vindo os seus ouvidores em certa regularidade, exercendo a função de corregedor à antiga vila, ao passo que, civil e militarmente, desde 1750, pertencia ao governo da Ilha de Santa Catarina, separado do governo de Santos (PEREIRA, 1984).

Segundo, S.Thiago (2004), o serviço militar foi o principal fator de atraso para São Francisco, assim como ocorreu na Ilha de Santa Catarina com os imigrantes açorianos. O confronto com os espanhóis, que no século XVIII ainda exigia mobilização de tropas, exauria as populações, tornando São Francisco uma terra farta de viúvas e órfãos pobres. O serviço militar era obrigatório a todos os homens maiores de 18 anos e menores de 60, e as ações militares eram exercidas pelo Terço das Ordenanças. Diante da negativa ou do medo da guerra, quando eram

²⁴ Desde a barra de Guaratuba até Massiambu.

recrutados, muitos jovens e chefes de família fugiam e eram pegos à força. O recrutamento foi a principal causa de despovoamento e pobreza da Província (S.THIAGO, 2004).

Em meados do século XVIII, quando Desterro já era uma próspera capitania, começaram a chegar os imigrantes açorianos e madeirenses, que inauguraram povoados desde o litoral de Itajaí até o Rio Grande do Sul. Segundo Peluso (1991, p. 256) os açorianos fugiam da miséria que reinava em suas ilhas, e o convite para virem ao Brasil foi acompanhado de promessas como “terras, uma espingarda, duas enxadas, uma enxó, um martelo, um facão, duas facas, duas tesouras, duas verrumas, uma serra com lima e travadeira, dois alqueires de sementes, duas vacas e uma égua, e no primeiro ano farinha; isenção aos colonos do serviço nas tropas”.

Conforme Silva (1992), surgia um grande projeto de povoamento no litoral sulino da colônia, com o objetivo de cessar os conflitos e tensões existentes entre Portugal e Espanha. A luta destas nações submetia-se a uma lógica interna de poder, que se dava pela incessante busca pela expansão das explorações que alimentavam o Estado e seus capitais comerciais. Em último caso, atenderiam aos interesses das duas nações européias, Inglaterra e França, em transição para a acumulação capitalista.

Além do povoamento, os tratados de Utrecht (1715) e Madrid (1750) também eram ensaios para resolver as tensões entre os dois países metropolitanos. Contudo, as lutas persistiam e, Portugal ampliou o seu projeto político, com a garantia do acesso ao Prata, e do estabelecimento da exploração, no litoral catarinense, de óleo de baleia e outras produções coloniais que pudessem alimentar os capitais comerciais portugueses, todas estas medidas com o intuito de derrotar a Espanha (SILVA, 1992).

De acordo com Silva (1992), o povoamento da região com o assentamento de pequenos produtores expropriados nas ilhas de Açores e Madeira representou a complementação da força de trabalho local. Estes povoadores vislumbravam, a partir desse processo migratório, a possibilidade de voltar a se transformar em pequenos produtores independentes nos espaços do litoral catarinense, garantindo, assim, a sobrevivência e a reprodução de seus familiares. Lançaram-se nessa tentativa quase 5.000 pessoas no período compreendido entre 1748-1756

e que, por orientação daquele Conselho, deveriam acomodar-se no sertão correspondente entre São Francisco até São Miguel.²⁵

Em 1746, o Conselho Ultramarino de Lisboa fixou editais nas citadas ilhas, prometendo aos seus habitantes que, se quisessem estabelecer-se no Brasil, eram-lhes facilitado o transporte como também destinados 2\$400 réis às mulheres de mais de 12 e menos de 25 anos de idade; 1\$1000 réis para cada filho dos casais; farinha para o sustento durante um ano; um quarto de légua para estabelecer seu sítio e morada, além de diversos instrumentais (BRITO apud SILVA, 1992).

No entanto, de acordo com Peluso (1991), os açorianos foram obrigados ao serviço militar e aos trabalhos públicos forçados, sem remuneração, e a ver os moços recrutados para preencher os claros das tropas enviadas ao Sul, para as guerras contra os espanhóis, estando ainda, sujeitos às requisições de produtos da lavoura.

Segundo Mamigonian (1998, p. 70 e 71), a instalação dos colonos açorianos e madeirenses no litoral de Santa Catarina, ao lado das fortificações e armações de baleia, foi uma grande proeza da Coroa Portuguesa. Esse povoamento provocou consequências mais duradouras e variadas como:

[...] grande produção policultora, com exportações de farinha de mandioca durante todo o século XIX para o Rio de Janeiro, Salvador e Recife, tornando Santa Catarina, junto com o Espírito Santo nos dois maiores abastecedores do mercado nacional; 2) integração dos pescadores - madeirenses às atividades de pesca à baleia das armações, convivendo com o trabalho escravo na parte manufatureira, e a ascensão social dos arpoadores e timoneiros, melhor remunerados, com a transformação de alguns deles em donos de escravos e terras no litoral catarinense; 3) migrações de alguns açorianos - madeirenses aos pampas gaúchos, onde se tornaram estancieiros, o que foi facilitado pelo fim das missões jesuíticas; 4) a permanência de terras de uso comum, que

²⁵ A partir de 1747, instalaram-se vários povoados, principalmente nos núcleos de São Miguel, onde se pode destacar Fazenda da Armação, Costeira da Armação, Palmas, Ganchos, Garoupas, Bombas, Zimbros, Tijuquinas, entre outros. Também na Enseada de Brito, São José, Paulo Lopes, Garopaba e Vila nova foram fundados sucessivos povoadamentos, além dos estabelecimentos na Ilha: Trindade, Ribeirão, Lagoa, Ratones, Santo Antônio, Rio Vermelho, Rio Tavares (SILVA, 1992).

existiam nos Açores e na Madeira, praticamente até o fim do século XX, e 5) o uso da experiência de colonização em pequenas propriedades [...], pelas colonizações européias no sul do Brasil durante todo o século XIX.

Concretizava-se, desta maneira, a realização do projeto político para ocupação do litoral catarinense, onde se associou o caráter político-militar ao caráter sócio-econômico: uma pequena produção mercantil assegurou a posse efetiva da terra, colocando-se como possibilidade para compor parte da força de trabalho no interior da manufatura baleeira. Esta, por sua vez, valia-se de um modo de produção escravista e tinha por finalidade alimentar o Estado e os capitais mercantis portugueses. Assegurada a posse, a militarização e a produção, estava também garantido o acesso ao Prata (SILVA, 1992).

Nesse sentido, Mamigonian (1998, p. 69) destaca o significado do povoamento açoriano-madeirense para o território catarinense, enriquecendo a historiografia tradicional:

[...] o segundo povoamento português no litoral de Santa Catarina, com açorianos e madeirenses (o primeiro foi o vicentista esparso do século XVII), constituiu a maior intervenção do planejamento estatal português no Sul do Brasil, tanto a nível geo-político, como enfatizaram os historiadores tradicionais, como a nível geo-econômico, já que o retorno comercial (armações de baleias, etc.) e a coleta das rendas reais (contratos, impostos, etc.) estavam calculados, a partir dos gastos militares e de povoamento preliminares.

De acordo com Neu (2003), a imigração açoriana foi incentivada a fim de garantir trabalhadores livres e com experiência em atividades marítimas para atuar nas armações de baleia. Segundo Saint Hilaire (1978), os homens empregados na fabricação do óleo de baleia eram escravos, mas na pesca utilizavam-se homens livres, que mereciam mais confiança, quase todos eram lavradores muito pobres.²⁶ Estes eram

²⁶ “Na atividade pesqueira, com efeito, a unidade familiar de produção, além de se envolver com o processo produtivo propriamente dito, envolvia-se, igualmente, com a confecção dos instrumentos, onde uma divisão sexual do trabalho torna-se notória [...] o uso dos instrumentos dava-se de forma comunal, motivo para que o ‘quinhão’ fosse repartido entre companheiros, no espaço da praia, de forma igualitária.” (SILVA, 1992, p. 42-43).

pagos de acordo com o número de baleias mortas, e os homens de todas as embarcações recebiam a mesma quantidade paga aos arpoadores.

Em Santa Catarina, a pesca da baleia teve início a partir da segunda metade do século XVIII, seu período mais próspero foi entre 1780 e 1790, e contribuiu para a inserção do litoral catarinense na economia exportadora de Portugal. A captura de baleia representou uma das atividades econômicas mais importantes da província durante o século XVIII. “Quando a armação baleeira foi iniciada, [...] Santa Catarina desenvolveu uma atividade que integrou a economia colonial ao comércio e à navegação” (NEU, 2003, p. 30).

Conforme Saint-Hilaire (1978), as armações da Bahia já se achavam em atividade quando foram instaladas três outras na Província do Rio de Janeiro, e logo depois em São Paulo e Santa Catarina. No início a pesca era inteiramente livre, sendo que posteriormente passou totalmente às mãos do governo, que a entregou a concessionários. Nessa época a pesca era tão abundante que apenas uma das armações capturou 523 baleias, mas logo o governo foi encontrando dificuldades cada vez maiores em achar quem se interessasse pelas concessões, e em 1801 desistiu do monopólio.

Ao longo da costa catarinense foram estabelecidas seis armações baleeiras: a Armação Grande, ou de Nossa Senhora da Piedade, à entrada da Ilha de Santa Catarina, no continente, a primeira a ser fundada, em 1746; a da Lagoinha, na costa oriental da Ilha de Santa Catarina, instalada em 1772; a de Itapocoróia, estabelecida em 1777 ou 1778; a de Garopaba, em 1795; a de Imbituba, estabelecida em 1796; e por fim a da Ilha da Graça, à entrada setentrional do Canal de São Francisco, que era a mais recente e datava apenas de 1807.²⁷

Percebe-se que a fundação da armação de baleia em São Francisco, no início do século XIX (1808), foi bem posterior às demais, pois, conforme Piazza (1983), tratou-se de um “suplemento” à armação de São João Batista de Itapocorói, em uma tentativa da Fazenda Real de reanimar a atividade de caça as baleias, que estava em declínio.

A pesca começava no mês de junho e durava até meados de agosto. Nessa época as baleias, que provavelmente deixavam o sul por conta do frio, vinham procriar no litoral do Brasil. Como esses animais têm apenas um filhote de cada vez, o seu número estava diminuindo

²⁷ “Foi na Província da Bahia que os portugueses instalaram pela primeira vez essas armações, nome que é dado aos estabelecimentos de onde partem os barcos que vão à pesca e para onde são trazidas as baleias a fim de lhes ser extraído o óleo.” (SAINT-HILAIRE, 1978).

acentuadamente. Nos primeiros anos da instalação das armações de pesca (1748 e 1750), somente a Armação Grande tinha capturado cerca de 500 baleias, e a partir de 1777, época em que foi construída a Armação de Itapocoróia, ainda se conseguia pescar nas imediações desse local cerca de 300 desses cetáceos; entretanto, em 1819, todas as armações reunidas pescaram apenas um total de 59. Eram retirados entre 12 e 20 barris de óleo, de cada baleia, sendo que se considerava 15 barris como média (SAINT-HILAIRE, 1978).

Não havendo mais interesse dos arrematantes do contrato da “Pesca da Baleia” viu-se a Coroa Portuguesa na contingência de tomar posse das “armações” e do seu patrimônio, entre os anos de 1801 e 1816. A decadência das “armações” era cada vez mais sensível, e em 1816 foram, mais uma vez, arrematadas por particulares, pelo período de 1816 a 1825.²⁸

1.3. O PORTO E A CIDADE DE SÃO FRANCISCO NO DECORRER DO SÉCULO XIX

Durante o século XIX, o município de São Francisco do Sul, e o seu porto depararam-se com importantes mudanças, pois, no início deste século incrementou-se a comercialização de produtos agrícolas (sobretudo farinha de mandioca) resultado da pequena produção policultora realizada pelos colonos luso-brasileiros, e que gerou um excedente alimentar comerciável. E, em meados do século, inicia-se a imigração de alemães e italianos, nos vales atlânticos do norte e vale do Itajaí. Alguns navios aportaram em São Francisco e posteriormente seguiram para a colônia Dona Francisca. Estes imigrantes deram um novo dinamismo à região e ao porto, que apresentou um acréscimo significativo na sua movimentação.

De acordo com Bastos (2011), o estabelecimento de casais açoriano-madeirenses em Laguna e na Ilha de Santa Catarina e dos vicentistas em São Francisco do Sul, promoveu, na primeira metade do século XIX, o primeiro surto urbano do litoral. Considerando que as trocas comerciais eram realizadas, quase que exclusivamente, por via marítima, as atividades portuárias destas localidades impulsionaram o estabelecimento da estrutura urbana nas suas proximidades. As

²⁸ De acordo com Piazza (1983), a tentativa de reavivar as “armações” incluía a melhoria salarial dos administradores e de todo o pessoal nelas envolvido. O desacordo entre os sócios foi pouco a pouco, após março de 1818, levando a “Real Pescaria de Baleias” a entrar em colapso, o que ocorreu, por ocasião do contrato, em 1825.

exportações destes núcleos eram diversificadas, porém destacou-se a farinha de mandioca ²⁹, o óleo de baleia, a aguardente, e alguns poucos produtos artesanais. Bastos (2002) enumera alguns dos mais importantes centros comerciais do litoral sulino, na segunda metade do século XVIII e nas primeiras décadas do século XIX, dentre eles assinala: o eixo Pelotas – Rio Grande, Porto Alegre, Laguna, Desterro, Paranaguá e São Francisco do Sul ³⁰.

A farinha de mandioca foi o principal produto exportado pela Província de Santa Catarina durante o século XIX. A maior parte deste gênero alimentício era movimentada pelo porto de Desterro, o de maior relevância da Província no período supracitado.³¹ Este alimento era produzido por quase todas as províncias do Império, sendo também exportado pelo Rio Grande do Sul, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Bahia. O produto catarinense não era muito competitivo devido à baixa qualidade, no entanto boas remessas eram destinadas ao Rio de Janeiro, o principal consumidor. ³² A província de Santa Catarina posicionava-se entre as que mais abasteciam o Rio de Janeiro com farinha de mandioca.

A situação econômica e as transações comerciais de Santa Catarina, no percurso do século XIX, apresentavam condições bem desfavoráveis, em relação ao desempenho da maioria das províncias do Império. A movimentação do seu principal porto (Desterro) era muito restrita, em termos nacionais. A balança comercial registrou déficits, na maior parte do período, pois a Província teve um aumento populacional considerável, crescendo também o consumo, no entanto a produção não

²⁹ No ano de 1810 a produção de mandioca em Santa Catarina foi de 248.659 alqueires, dos quais se exportaram 71.487, dois anos depois cresceu para 388.361 alqueires de produção e 233.171 de exportação. Importadores desde o Rio Grande até Pernambuco vinham abastecer-se deste gênero (CABRAL, 1968).

³⁰ Acerca desta última, comenta que “O desenvolvimento da atividade comercial esteve em todo o século XVIII e a primeira metade do século XIX, vinculada a policultura praticada pelos vicentistas [...] A produção da farinha de mandioca, após curta e fraca exploração de ouro, tornou-se principal produto de pauta de exportação, seguido pela aguardente, arroz, e madeira da ilha luso-brasileira”. (BASTOS, 2002, p. 26).

³¹ “A importância do porto de Desterro estava relacionada com o desempenho de sua função de escoadouro da maior parte da produção da Província, em especial da litorânea [durante o século XIX] [...] Desde os primeiros anos o porto já havia assumido papel preponderante no movimento do comércio provincial” No entanto, não era possível compará-lo com os portos do “Rio de Janeiro ou até de Paranaguá, em virtude de suas condições técnicas” e sua capacidade (HÜBNER, 1981, p. 27, 23).

³² Sobre o comércio de Desterro e do seu porto durante o século XIX, trabalho de Laura M. Hübner, “O comércio da cidade do Desterro no século XIX”.

acompanhava este ritmo, resultando na pujança das importações sobre as exportações.

Destacava-se o comércio de cabotagem interprovincial, e as negociações eram feitas principalmente com o Rio de Janeiro ³³, Rio Grande do Sul e, em menor escala com as províncias do nordeste (podendo-se citar Pernambuco). O comércio de longo curso tinha uma menor representatividade. ³⁴ Os principais destinos das cargas catarinenses por longo curso eram os países platinos (Uruguai e Argentina) ³⁵. As importações (de longo curso) eram mais significativas que as exportações, e as mercadorias procediam, em sua maior parte, da Inglaterra, Uruguai, Argentina, Estados Unidos e Alemanha. ³⁶

Analisando a movimentação dos portos catarinenses, em meados do século XIX, Hübner (1981) constatou que, grande parte das exportações de Laguna (farinha e milho) eram direcionadas para dentro da própria Província, mormente para Desterro, e daí exportada para outros portos. Já os portos de São Francisco e Itajaí mantinham suas relações comerciais diretamente com o Rio de Janeiro e outras províncias do que com a capital catarinense. O primeiro exportava apenas cal para Desterro, e o segundo pequenas quantidades de madeira, açúcar e arroz. Pode-se dizer então, conforme aponta a autora, que o porto da capital tinha mais contato com o litoral médio-sul do que com o norte da Província.

A comercialização e as rendas obtidas com a venda da farinha de mandioca oscilavam muito, pois além do produto catarinense ser de baixa qualidade e competir com o de outras províncias, o preço era muito baixo, o que impossibilitava um acúmulo de capital. Hübner (1981) atenta para o fato de que a exportação do gênero alimentício alcançava certa expressão apenas quando ocorria alguma adversidade, a exemplo da guerra do Paraguai (1864-70), um conflito travado entre o Paraguai e a Tríplice Aliança (Brasil, Argentina e Uruguai), que

³³ “Inegavelmente o Rio de Janeiro foi o pólo centralizador de todo o comércio do Império, tanto dos produtos estrangeiros como dos nacionais que para ali convergiam [...] As próprias mercadorias nacionais procedentes das províncias do norte eram comercializadas, em geral, através da capital do Império” (HÜBNER, 1981, p. 63).

³⁴ As exportações de longo curso sempre foram inferiores às de cabotagem, durante o século XIX.

³⁵ Em geral, os produtos exportados para estes países constituíam-se de: farinha de mandioca, principal produto, aguardente, milho, madeira e, em quantidade mais reduzida, amendoim, açúcar, mascavo, polvilho e lenha (HÜBNER, 1981).

³⁶ Em 1850-51, Santa Catarina exportou 33,3% para o Rio de Janeiro, 20,50% para o Rio Grande do Sul, e 11,12% para Pernambuco. Por cabotagem foi exportado 87,12%, e longo curso 12,88%. E 68,27% dos valores exportados saíram pelo porto da capital (HÜBNER, 1981).

ocasionou maior demanda de farinha para o sul. Soma-se a este fato o apogeu do café e do algodão, diminuindo a produção de alimentos básicos, como a farinha. Estes eventos culminaram no acréscimo da exportação da farinha entre 1865-66, período conhecido, segundo Hübner (1981), como “miniboom” para o comércio da Província.³⁷ Outros períodos favoráveis para a exportação da farinha, e de outros produtos, foram durante as secas do nordeste entre 1878-79 e 1884-85.

Referente à comercialização de farinha de mandioca em São Francisco, segundo Pereira (1984), de julho a outubro de 1808, foram exportados 7.381 alqueires para o Rio de Janeiro ³⁸. A Câmara proibiu que os mestres de embarcações continuassem a fazer carregamentos fora do porto, rio acima ou rio abaixo, a pretexto de assim olhar-se para o bem comum do povo pela falta que podia haver de farinha por ser o mantimento de primeira necessidade, e evitar que os lavradores, com a oferta de maiores preços, devastassem as roças verdes, deixando a agricultura atrasada e o povo necessitando de mantimentos, como acontecera no ano anterior. ³⁹

De acordo com Auguste de Saint-Hilaire ⁴⁰ (1978), nas primeiras décadas do século XIX, São Francisco dispunha de um elevado número de tavernas e várias lojas sortidas. Os comerciantes abasteciam-se geralmente no Rio de Janeiro, mas em caso de necessidade recorriam também a Paranaguá ⁴¹. Em 1819, quinze embarcações, quase todas destinadas à capital e seis delas pertencentes a negociantes da região, foram buscar mercadoria (farinha de mandioca, arroz e tábuas) em São Francisco. Saint-Hilaire (1978) fez alusão às dificuldades do comércio

³⁷ Considerando os principais produtos exportados pela Província de Santa Catarina (em alqueires), entre 1854-72, constatou-se que no triênio 1854-57 a farinha de mandioca foi responsável por 85,60%, de 1857-60 por 81,70%, 1860-63: 76,90%, 1863-66: 78,60%, 1866-69: 77,50%, 1869-72: 78% (Livro da Alfândega/SC e Livros do Thesouro Provincial, 1872 apud HÜBNER (1981).

³⁸ Em 1810, Santa Catarina produziu 243.659 alqueires de farinha de mandioca e exportou 71.487 alqueires (BRITO, 1816 apud CUNHA, 1982).

³⁹ Os pequenos produtores viviam em constantes sobressaltos e sempre ameaçados pelo fisco que, inesperadamente, lhes tributava a produção, como ainda em 1813 sucedera com a derrama de três alqueires de farinha por enxada, ordenada pelo Governador de Santa Catarina. O povo reclamou e solicitou a Câmara que reduzisse a derrama para um alqueire (PEREIRA, 1984).

⁴⁰ Auguste de Saint-Hilaire foi um viajante francês que percorreu muitas regiões do Brasil durante o século XIX, e escreveu importantes livros acerca dos costumes e paisagens brasileiras. Fez muitos relatos interessantes acerca de São Francisco do Sul no seu livro “Viagem a Curitiba e Província de Santa Catarina”.

⁴¹ “Nos fins do século XIX todo o Brasil meridional estava ligado comercialmente ao Rio de Janeiro, a grande praça importadora e comercial do país. Nem Porto Alegre, nem Curitiba exerciam influência em território catarinense.” (MAMIGONIAN, 1996, p. 37).

de exportação da referida cidade, consequência da escassez da atividade agrícola da região. Os agricultores afirmavam que as terras da ilha eram inferiores as terras do continente.

Em 1820, a Vila da Graça de São Francisco, era formada por cerca de oitenta casas caiadas e cobertas de telhas, a maior parte feita de pedra e em bom estado de conservação. Saint-Hilaire (1978) ressalta a presença de um bonito porto e, menciona a localização da cidade, assentada num local encantador, “numa das angras mais setentrionais de uma vasta enseada que se estende na direção norte-sul”.

Segundo relatos deste mesmo viajante, o Distrito de São Francisco não se compunha unicamente da ilha homônima, incluía 19 léguas de litoral, desde o Rio Saí, que o separa da Província de São Paulo, até a margem setentrional do Rio Cambriaçu, que formava então o limite do Distrito na província de Santa Catarina. A oeste, esse território não tinha limites definidos, mas os colonos nunca se estabeleceram a mais de duas léguas do litoral; daí em diante só existiam montanhas cobertas de matas que não possuíam donos (SAINT-HILAIRE, 1978).

Como já fora mencionado anteriormente, São Francisco pertencia a Ouvidoria de São Paulo, e em 1723 passou à Jurisdição da Ouvidoria de Paranaguá. Após a criação da Ouvidoria de Santa Catarina, em 1729, iniciou-se um impasse que persistiu até o ano de 1831. Por questões de limites, São Francisco continuava pertencendo à Jurisdição da Ouvidoria de Paranaguá, embora o Governo Civil e Militar fosse exercido pela Ouvidoria de Santa Catarina. Esta situação foi solucionada somente no ano de 1831, quando o Governo Imperial, por solicitação do Vice-Presidente da Província Nunes Pires, determinou a anexação da Vila de São Francisco à Jurisdição de Santa Catarina.

Em 1820, segundo Saint-Hilaire (1978), a população do distrito de São Francisco (incluindo a armação de Itapocoróia) estava dividida da seguinte maneira: 3.157 indivíduos livres e 871 escravos (total de 4.028 habitantes), sendo que havia 86 famílias na cidade, 110 no resto da Ilha e 919 no continente. Já em 1841 o número de indivíduos livres na Paróquia da Cidade era de 5.479, e na Paróquia de Itapocoróia era de 1.417, o número de escravos era de 1.057 e 223, respectivamente. E o número de famílias na paróquia da cidade era de 1.040 e na Paróquia de Itapocoróia era de 576.⁴²

⁴² Segundo relatos de um historiador citado por Cabral (1968), em 1810 a população de Santa Catarina era de 30. 339 habitantes, apresentando um índice de crescimento bastante baixo.

Este aumento de um pouco mais que o dobro da população em vinte anos explica-se pelas tentativas de colonização que foram feitas na região. O aumento não ocorreu de forma proporcional entre escravos e homens livres, houve uma queda no número de escravos em relação ao número de homens livres (em 1820 existia 1 negro para 3,64 brancos, e em 1840, a proporção era de 1 para 5,39) este indicativo está intimamente ligado ao fato do baixo poder aquisitivo da população, pois a posse de escravos era indício de riqueza. Sabe-se que São Francisco permanecia pobre, e não seriam os novos colonos, provavelmente de poucas posses, que teriam comprado negros e aumentado o número de escravos (SAINT-HILAIRE, 1978).⁴³

A maior parte dos habitantes do distrito de São Francisco eram agricultores, moravam em sítios espalhados pela ilha e pelo continente, porém os mais abastados possuíam uma casa na cidade onde passavam os domingos. Independente da profissão que exerciam, os moradores eram também pescadores. Não havia ninguém que não dispusesse uma canoa e não soubesse manejá-la com destreza. Os agricultores plantavam uma reduzida quantidade de cará, aipim e batata, poucas vacas eram criadas no distrito, sendo pequeno também o número de porcos e aves (SAINT-HILAIRE, 1978).⁴⁴

A mandioca e o arroz eram as plantas que os habitantes de São Francisco cultivavam mais freqüentemente, sendo os únicos produtos que exportavam. Porém, plantavam também um pouco de milho, mas apenas para servir de alimentação para as galinhas, os cavalos e às vezes para os escravos. A cana-de-açúcar dava-se muito bem em São Francisco, contudo só era empregada para o fabrico de aguardente. O algodão era de baixa qualidade, sendo cultivado apenas para o consumo da região, o mesmo acontecia para o café, já as bananas eram abundantes e de boa qualidade. Os habitantes mais pobres da região ganhavam a vida serrando as árvores para fazer tábuas, importante artigo de exportação (SAINT-HILAIRE, 1978).

Destes, 7.203 eram escravos, sendo os demais livres, contando entres eles brancos, pardos e pretos.

⁴³ “Em 1821, às vésperas da Independência, a população da Capitania, não contando o planalto, ainda sob outra jurisdição, ascendera a 35.223 habitantes, sendo 21.811 na Ilha de Santa Catarina e seu termo, 7.773 na Laguna e 5.639 em São Francisco – não obstante estatísticas outras que avaliavam em 44.031 o número de habitantes no ano de 1819.” (CABRAL, 1968, p. 100).

⁴⁴ Saint-Hilaire (1978, p. 148), alertava que, com as constantes queimadas das matas os agricultores poderiam formar pastos ao redor de suas casas para a criação de gado e dispor assim de leite e queijo, deveriam “cultivar também inhame, desconhecido para eles e que serviria para engordar porcos e aves”.

Saint-Hilaire (1978) dizia, na época em que esteve em São Francisco que, um meio de ajudar a região sair da miséria em que se encontrava seria tornar praticável o caminho entre a Comarca de Curitiba e o Rio das Três Barras. Se este caminho estivesse totalmente aberto, o Distrito de São Francisco poderia usufruir, juntamente com o porto de Paranaguá, dos benefícios do comércio dos Campos Gerais, esses vastos campos férteis para que os produtos, divididos entre o porto de São Francisco e o de Paranaguá, pudessem contribuir para enriquecer ambos.⁴⁵

Referente à organização espacial da Província de Santa Catarina e da vila de São Francisco, Cabral (1968) assinala que, em 1832 e 1833 foram criados novos municípios, e nesse ano a Província foi dividida em duas Comarcas, a do norte com Lages, São Francisco, São Miguel e Porto Belo; e a do sul, com a capital, São José e Laguna. São Miguel e São José foram elevadas à categoria de vila, enquanto Itajaí, Imaruí e Rio Vermelho, na Ilha, tornaram-se freguesias.

Ao analisar a receita da alfândega do Desterro e das mesas de renda de Laguna e São Francisco entre 1837 e 1840, na Tabela 1 organizada por Hübner (1981), percebe-se a preponderância do porto de Desterro frente aos demais portos. Isto se dava, em boa parte pelo fato do porto da capital da Província funcionar como um concentrador de cargas, ou seja, recebia cargas de pequenos ancoradouros espalhados pela costa catarinense e encaminhava para os portos maiores, sobretudo do Rio de Janeiro.⁴⁶ Durante o período analisado, Desterro concentrou, em média, 88% das receitas, Laguna 8,4%, e São Francisco 3,4%. Hübner (1981) atenta para o fato de que o decréscimo de Laguna, em 1839-40, foi motivado pela Guerra dos Farrapos, que também afetou o comércio do Desterro.⁴⁷

⁴⁵ Apenas vinte anos após as observações feitas pelo viajante, foi que o presidente da província anunciou à Assembléia Legislativa, em março de 1842, que o caminho de Curitiba tinha sido terminado, entretanto nunca chegou a ser praticável. Era por esse caminho, nas condições que se encontrava em 1820, que São Francisco recebia de Curitiba a carne-seca, o mate e o toucinho. Como o transporte era feito nos ombros dos homens, no péssimo trecho de meia légua mencionado era evidente que as comunicações entre um lugar e outro se faziam raramente (SAINT-HILAIRE, 1978).

⁴⁶ “A farinha era produzida em grande quantidade na própria ilha de Santa Catarina e também nos diversos pontos do litoral catarinense. Com frequência, o produto chegava ao Porto do Desterro em pequenas embarcações provenientes, principalmente, de Itapocu, Barra Velha, Porto Belo, Tijucas, Garopaba, Imbituba e Araranguá” (HÜBNER, 1981, p. 79).

⁴⁷ “Em 1837-38 entraram no porto da capital 104 embarcações. No ano seguinte, 1838-39, o número de pequenas embarcações caiu para 97 e, em 1839-40, apenas 40 embarcações chegaram ao porto” (HÜBNER, 1981, p. 28).

Tabela 1: Receita da Alfândega do Desterro e mesas de renda da Laguna e São Francisco (em mil-réis)

Ano	Desterro	Laguna	São Francisco
1837-38	39:982\$699	5:268\$401	1:449\$582
1838-39	39:550\$506	4:980\$177	1:417\$996
1839-40	35:795\$023	1:301\$874	1:614\$568

Fonte: Falas dos Presidentes da Província, 1841. Extraído de Hübner (1981).

No período de 1849-50, Desterro exportou 64,81% do montante da Província, Laguna 24,76%, e São Francisco 7,72%. Porto Belo e Lages aparecem com uma representatividade menor, 1,62% e 1,09%, respectivamente (Tabela 2). De acordo com Hübner (1981), os quatro municípios litorâneos exportavam especialmente gêneros alimentícios, e Lages comercializava o couro.

Tabela 2: Exportação dos principais municípios 1849-50 (em mil-réis)

Desterro	298:522\$159	64,81%
Laguna	114:068\$600	24,76%
São Francisco	35:537\$802	7,72%
Porto Belo	7:450\$589	1,62%
Lages	5:038\$000	1,09%

Fonte: A.P.E./SC. Tesouro Provincial 1850-54. Extraído de Hübner (1981)

A farinha de mandioca, o principal produto exportado pela Província no século XIX, era movimentada majoritariamente pelo porto de Desterro (59,06%), seguido do porto de Laguna (31,24%), e em seguida pelo porto de São Francisco (8,43%). Os demais ancoradouros concentravam uma pequena parcela de 1,27%, conforme Tabela 3.

Tabela 3: Exportação da farinha de mandioca pelos principais portos (1849-50)

Desterro	297.160 alqueires	59,06%
Laguna	157.207 alqueires	31,24%
São Francisco	42.435 alqueires	8,43%
Outros	6.380 alqueires	1,27%

Fonte: A.P.E./SC. Tesouro Provincial 1850-54. Extraído de Hübner (1981)

A província do Rio de Janeiro era o principal destino dos produtos de São Francisco, em 1849-50, concentrando uma grande porcentagem do que era comercializado, 84,35%, seguido das províncias do Rio Grande do Sul, Pernambuco, Santos e Paranaguá (Tabela 4).

Tabela 4: Exportação de São Francisco (1849-50)

Rio de Janeiro	29:973\$200	84,35%
Rio Grande do Sul	2:248\$000	6,33%
Pernambuco	1:553\$000	4,37%
Santos	707\$000	2,00%
Paranaguá	481\$000	1,35%
São Sebastião	80\$000	0,22%
Portos da Província	491\$780	1,38%

Fonte: A.P.E./S.C. Livro do Thesouro Provincial 1850-54. Desterro, 1854. Extraído de HÜBNER (1981).

No final do Império (1880-85), percebe-se uma mudança no perfil das exportações catarinenses, ao comparar com dados de 1849-50. Desterro que exportava 64,81% do total da Província, entre 1880 e 1885 passa a exportar 39%, São Francisco apresenta um grande acréscimo, passa a exportar 22% (em 1849-50 era 7,72%), e Itajaí 21%. Decresce a importância de Laguna frente às cidades portuárias localizadas a jusante das colônias de imigrantes alemães recém-fundadas no nordeste e Vale do Itajaí (Tabela 5). No final do Império, altera também o tipo de produtos comercializados pela Província, a farinha passa a ser superada por produtos oriundos das novas colônias, como erva-mate, milho, charuto, açúcar, manufaturados, etc.

Tabela 5: Exportação de 1880 a 1885

Desterro	4.190:548\$840	39%
São Francisco	2.344:769\$251	22%
Itajaí	2.231:964\$981	21%
Outros	1.879:902\$025	18%

Fonte: Falas dos Presidentes da Província, 1841. Extraído de Hübner (1981).

O distrito da Colônia Dona Francisca, pertencente ao termo de Nossa Senhora da Graça (atual São Francisco do Sul) foi, de acordo com Carvalho (1973), elevado à categoria de freguesia de Joinville, em abril de 1858. Pela lei n. 566, de 15 de março de 1866, essa freguesia foi

elevada a vila, desmembrando-se deste município para constituir novo núcleo administrativo. A lei n. 842, de 3 de maio de 1877, deu à vila de Joinville os direitos de cidade. No ano de 1868 foi criada a alfândega de São Francisco e foi feita nova divisão judiciária de Província.

Em 1883, existiam na Província, 15 Termos, 15 delegacias de Polícia e 61 sub-delegacias, 53 paróquias, 27 agências do correio, com 20 linhas, e a Capital já era servida por uma linha de bondes, inaugurada dois anos antes (CABRAL, 1968).

Em 1891, mais três Comarcas foram criadas, a de Brusque, desmembrada da de Itajaí, a de São Bento, separada de São Francisco, e a de São Joaquim, desligada da de Lages. A população do Estado, de 1872 ao fim do século XIX, duplicou. Segundo recenseamento de 1872, a sua população era de 159.802 habitantes. Em 1890, um ano após a proclamação da República, este número elevar-se-ia para 283.769, para atingir em 1900, 320.289 habitantes (CABRAL, 1968).

1.1.2. A tentativa de colonização industrial em São Francisco do Sul: Falanstério do Saí

De acordo com Rocha (1994), o enfraquecimento da estrutura feudal na Alemanha – que ocorreu tardiamente, final da fase “a” do ciclo longo 1790-1815 - propiciou a disponibilidade de mão de obra que formou o contingente emigratório dos primeiros alemães que se estabeleceram no Brasil, formando algumas colônias. A retomada da política de colonização foi impulsionada também pela abertura dos portos brasileiros às nações amigas, e pela vinda da família real portuguesa, em 1808, o que promoveu a imigração de agricultores alemães, suíços, etc. no Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

É neste contexto que, conforme lembra Cunha (1982), nas décadas de 1820 a 1840, retoma-se o interesse pela ocupação de Santa Catarina, destacando-se os pequenos contingentes de imigrantes europeus de diversas nacionalidades ⁴⁸. Podendo-se citar a formação das seguintes Colônias: Ericeira, em Porto Belo (1810, portugueses); São Pedro de Alcântara (1829, alemães); Rio Negro/Mafra (1829, alemães); Nova Itália, em São João Batista (1836, italianos); Saí, em São

⁴⁸ Entre 1810 e 1842, São Francisco registrou fraco desempenho demográfico, tendo reduzido sua participação de 15,28% para 7,36%. Laguna também apresentou considerável redução, de 20,36% para 9,19%, contribuiu para este decréscimo a Revolução Farroupilha e o desmembramento de Tubarão. A Ilha de Santa Catarina não apresentou oscilação muito acentuada, passando de 39,79% para 37,72%.

Francisco do Sul (1842, franceses); Ilhota (1842, belgas); Armação, em Armação da Piedade (1847, alemães); e Santa Izabel, na Estrada São José - Lages (1847, alemães).⁴⁹

Foi neste período que, uma tentativa isolada de povoamento considerado utópico, foi implantada em São Francisco do Sul.⁵⁰ Essa colônia conhecida como Colônia do Saí, iniciou-se em 1842 com a chegada de 100 franceses na porção continental do município de São Francisco do Sul, a intenção era criar uma colônia industrial. Os franceses tinham as mais variadas profissões, ligadas principalmente a produção industrial, dentre elas destacam-se os ofícios de engenheiro, médico, cirurgião, modelista, chapeiro, alfaiates, artífice, técnico em máquina a vapor, ferreiro e construtores de barcos. O contrato para a organização desse grupo foi feito entre o governo imperial e o médico Benoit Jules Mure. Benoit foi fundador do Instituto Homeopático de Paris e do Instituto Homeopático do Rio de Janeiro (PELUSO JÚNIOR, 1991).

Esses franceses vieram para fundar um falanstério (primeira tentativa de povoamento francês no município), tipo de sociedade baseada nas idéias de Fourier, francês nascido em Besançon no ano de 1772. Benoit tinha a intenção de fabricar, nessa comunidade, vários tipos de máquinas a vapor. A sociedade foi constituída com muito sacrifício e trabalho dos franceses, onde hoje se localiza a Vila da Glória. Porém, logo no início o material fabricado no Saí não teve saída, e os pedidos foram sendo cancelados. Benoit pensou que a solução seria investir na agricultura, contudo esse não era o ramo de trabalho dos membros da sociedade.

Enfrentando muitas dificuldades e com a chegada de mais 117 colonos, os integrantes começaram a se desentender, e parte deles fundou outra colônia, na localidade de Palmital, situada em um ponto mais distante na baía de Babitonga, onde hoje se localiza o município de Garuva. Muitos outros membros saíram aos poucos do falanstério, e a sociedade acabou se desfazendo.

A maioria dos colonos franceses voltou para a Europa ou foram para outros lugares, permanecendo em São Francisco poucas famílias, as quais contribuíram para o desenvolvimento político e social

⁴⁹ Fonte: Dados oriundos de pesquisas do Autor (Idaulo J. Cunha) em relatórios e falas presidenciais e em relatos de cronistas da época (apud Cunha, 1981).

⁵⁰ Segundo Peluso Júnior (1991) a região norte de Santa Catarina, antes da chegada dos alemães em Joinville teria recebido somente colonizadores vicentistas e açorianos, com exceção da tentativa de povoamento utópico por franceses, em 1842, na parte continental de São Francisco.

da região. Em 1857 um comerciante do Rio de Janeiro chamado Flores quis trazer portugueses para colonizar o Saí, mas não obteve êxito.

1.4. O TERCEIRO SURTO IMIGRATÓRIO E O DINAMISMO ECONÔMICO EMPREENDIDO PELOS NOVOS COLONIZADORES

Durante o século XIX (mais especificamente entre 1850 – 1900), os vales atlânticos foram ocupados por pequenas explorações policultoras de alemães (Joinville e Vale do Itajaí) e italianos (sul do estado). Um dos fatores que contribuiu para a industrialização das áreas alemãs foi a imigração de alta qualidade, composta por pequenos industriais, comerciantes, engenheiros e operários especializados, forçados a abandonar a Alemanha em decorrência das crises econômicas que assolavam a Europa (MAMIGONIAN, 1966).

O estabelecimento dos imigrantes europeus nos vales atlânticos catarinenses ocorreu num terceiro surto imigratório ⁵¹ estimulado, conforme Rocha (1994), pelas transformações econômicas e sociais da Alemanha, ou seja, sua inserção tardia na Revolução Industrial, no início de um novo ciclo de crescimento (fase “a” do ciclo longo, 1847 – 1873), o que resultou na decomposição da antiga produção artesanal e manufatureira e na subdivisão das propriedades agrárias. Foi neste momento que núcleos coloniais como Blumenau (1850) e Joinville (1851) originaram-se.

De acordo com Cunha (1982), entre 1850-1872, Santa Catarina registrou um acréscimo demográfico de 85%, passando de 86.490 para 159.802 habitantes. Entre 1850-72, Blumenau e Joinville receberam cerca de 13.305 imigrantes (16,11% do incremento populacional da Província). Entre 1873-1880 chegaram mais 10.200 imigrantes. Entretanto, as regiões de colonização açoriana apresentavam lento crescimento demográfico⁵², cerca de 1% a.a., o que demonstra a sobreposição dos novos núcleos.

⁵¹ O primeiro surto imigratório de caráter político-militar estratégico do governo, foi realizado no século XVIII, por imigrantes portugueses das Ilhas de Açores e Madeira. O segundo ocorreu nas décadas de 1820 a 1840, sobretudo por alemães e italianos. E a terceira ocorreu entre 1850 e 1900, nos vales atlânticos catarinenses, e também destacou-se a presença de alemães e italianos, porém cabe lembrar a presença de colonizadores de outras nacionalidades, como suíços, polacos, belgas, etc.

⁵² “O baixo ritmo de aumento demográfico destas áreas, as quais não absorveram contingentes significativos de novos imigrantes, deveu-se não só à orientação da emigração para áreas pré-determinadas, como também, pela falta de atração das mesmas. Como consequência, ocorreu a deteriorização da representatividade econômica e a concomitante ascensão das regiões lideradas pelos imigrantes e seus descendentes” (CUNHA, 1982, p. 38).

Ainda que a colonização européia tenha sido tentada em várias outras regiões do Brasil (Rio de Janeiro, Bahia, Minas Gerais e especialmente Espírito Santo), foi no sul do país que a colonização obteve maior sucesso e estendeu-se por maiores áreas, povoadas essencialmente por estes colonos de origem européia. No sul os colonos encontraram um clima ameno, devido ao aumento da latitude, e também devido à altitude, dispunham na maior parte das vezes de um relevo suave aliado a solos ricos e profundos ainda virgens, e recobertos por matas (BERNARDES, 1952).

A imigração européia teve lugar em época em que as lutas para a fixação dos limites meridionais desapareceram. As correntes de povoamento que precederam à chegada de alemães, italianos, belgas, franceses, polacos, russos, etc., apresentavam duas ordens de motivações: uma da parte do governo, que traduzia a política por ele posta em execução; outra, da parte dos imigrantes. Estas mesmas ordens de razões encontram-se na imigração européia (PELUSO JUNIOR, 1991).⁵³

No ano de 1851, dava-se início à Colônia Dona Francisca (futura Joinville), embora as terras tivessem sido colonizadas pela Companhia Colonizadora de Hamburgo, inicialmente foram de propriedade de François Ferdinand, Príncipe da cidade francesa de Joinville, e da Princesa Dona Francisca Carolina, brasileira e irmã do Imperador Pedro II. O casal recebera as terras como dote de casamento, em 1843, no entanto, anos depois as venderam para um senador alemão que resolveu povoá-las. Em cinco de março de 1851, a Barca Colón, com 118 imigrantes germânicos, marca o início da Colônia, em terras pertencentes ao Distrito de São Francisco do Sul, localizadas no continente (S. THIAGO, 2002).

No dia 27 de setembro, do mesmo ano, ancorou em São Francisco, vindo de Hamburgo, o brigue dinamarquês Gloriosa, trazendo para a Colônia Dona Francisca, 77 imigrantes, entre eles Rodowicz, acionista da Companhia Colonizadora de Hamburgo, este foi o primeiro a descrever com mais detalhes os mais variados aspectos do

⁵³ O pensamento econômico da primeira metade do século XIX foi dominado pelas idéias de Adam Smith (na sua obra *Riqueza das Nações*, 1776), segundo este, a riqueza depende do trabalho do homem. Os últimos decênios do Brasil – colônia coincidiram com a substituição do mercantilismo pelo liberalismo: aquele, que dominou até à Independência, era a idéia metalista, atenuada depois da mudança da família Real para o Brasil, que sacrificava a colônia em benefício da metrópole; este, adotado pelos estadistas do Império, era a idéia do valor do trabalho humano, conduzindo o país despovoado a atrair o imigrante europeu, pois que a eficácia do trabalho é maior entre os povos civilizados (PELUSO JUNIOR, 1991).

meio ambiente (S. THIAGO, 2002). Cerca de três meses após a chegada da embarcação “Gloriosa”, aportou em São Francisco a barca “Neptuno”, depois de uma viagem de 52 dias trazendo a bordo 78 colonos (RODOWICZ, 1992). Em seus relatos, Rodowicz (1992, p. 45 e 46) faz referência ao porto de São Francisco, dizendo

Que o porto se ache próximo da Colônia, inegavelmente é uma vantagem que muitas outras localidades não têm. Eu, porém, tenho minhas dúvidas quanto ao grande futuro, vaticinado para o embarcadouro de S. Francisco, pelo menos em nossa era. Contudo, o movimento do porto vai aumentar, como já deverá ter notado com a influência que a Colônia exerce sobre ele. As necessidades dela, ainda que nem todas, mas em grande parte, são supridas por lá. A Colônia foi, até agora, consumidora e já se notou maior movimento em S. Francisco. Quando ela se tornar também produtora, o movimento nele mais se acentuará. Antes, S. Francisco quase não conhecia dinheiro de prata e papel, e onerosas remessas de dinheiro de cobre eram feitas para o Rio de Janeiro [...] Até que o comércio exercido entre a Colônia e S. Francisco assuma importância, muita coisa precisará ser modificada. Até agora, S. Francisco só tem servido como intermediário no comércio, entre Rio e S. Catarina etc., sem qualquer comunicação com o interior da Província.

Ainda segundo os relatos de Rodowicz (1992), até o momento os navios costeiros, que eram entre 6 e 10, geralmente encontravam-se ancorados no porto⁵⁴, estes traziam pequenos carregamentos de carne seca, açúcar, vinho, farinha de trigo, água-ardente, esteiras, manufaturas de pedra e ferros, e levavam pequenas quantidades de tábuas, ripas, feijão, e, principalmente, farinha de mandioca. Com este último produto é que se faziam os negócios de algum vulto, porque todos os restantes juntos mal davam para suprir as vendas de São Francisco.

⁵⁴ Além das comunicações marítimas entre a Colônia – S. Francisco – e Desterro, existia uma comunicação por terra entre S. Francisco e a capital do Estado. Alcançava-se a capital com tempo a cavalo, em cinco dias, enquanto fazia-se a mesma viagem de veleiro em um a três dias (RODOWICZ, 1992).

Os colonos estabelecidos no nordeste e Vale do Itajaí diversificaram a agricultura e deram início às primeiras unidades fabris, com o desenvolvimento do artesanato e manufaturas. Os imigrantes iniciaram a produção em pequenas propriedades de gêneros básicos para o abastecimento local⁵⁵, como milho, cana-de-açúcar, mandioca, arroz, gado leiteiro, suínos, aves, etc., e a fabricação de banha, manteiga e queijo, substituindo a importação destes produtos, e posteriormente exportando o excedente.

Entre 1850-1880 foram fundadas em Joinville serrarias, usina de açúcar, engenho para fabricação de cachaça, unidades de fabricação de tijolos, telhas, louça de barro, e foi também introduzido o arado (em 1856 em Joinville, e na década de 1860, em Blumenau), o que significou, conforme destaca Cunha (1982, p. 42), “expressivo aperfeiçoamento tecnológico para a época”. A constante comunicação com a Europa oportunizava melhorias e avanços para as novas colônias, com renovação e atualização de conhecimentos.

Apesar dos imigrantes alemães não se estabelecerem em São Francisco do Sul, o dinamismo econômico empreendido pelos mesmos refletiu de forma direta na movimentação do porto, com a exportação de madeira, produtos manufaturados e, sobretudo, erva-mate, a partir de 1880. Alterando também a pauta das exportações catarinenses, registrando-se queda acentuada da farinha de mandioca e ascensão dos produtos oriundos das novas colônias.

Bastos (2011) corrobora ao afirmar que, na segunda metade do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, as atividades portuárias tiveram um forte incremento, impulsionado pelos imigrantes de origem alemã e italiana que se estabeleceram nos vales atlânticos catarinenses, pois o aumento das importações favorecia os comerciantes das cidades portuárias (Hoepcke, por exemplo) que ampliavam sua clientela, ocorrendo a diversificação e o acréscimo das exportações, podendo-se citar a erva-mate exportada pelo porto de São Francisco do Sul, a madeira pelo porto de Itajaí, e o carvão pelo porto de Laguna.

Os incrementos das exportações como das importações, segundo Bastos (2011) teve como consequência o aumento das taxas de urbanização, resultando no adensamento do tecido urbano das cidades portuárias, o que caracteriza, de acordo com sua periodização, a segunda fase de urbanização do litoral catarinense.

⁵⁵ O mercado interno foi essencial no início da colonização alemã, durante as fases de instalação e embasamento das colônias. O aprimoramento da rede interna de transportes que ligava a colônia a seus núcleos, favoreceu a expansão do mercado interno (CUNHA, 1982).

1.5. A ESTRADA DA SERRA OU ESTRADA DONA FRANCISCA

O interesse pela construção da Estrada Dona Francisca iniciou a partir do ano de 1854, pois a Colônia Dona Francisca passou a demandar uma maior comunicação com o interior, tendo em vista que estava quase isolada às margens do rio Cachoeira. Da mesma forma o Planalto necessitava de uma ligação com o mar, com o intuito de comercializar seus produtos, principalmente a erva-mate, cuja produtividade estava em franco progresso.

A Serra do Mar, com mais de oitocentos metros de altura, separava a hinterlândia e o litoral, o que era um grande obstáculo para a época. À margem do Rio Negro, na província do Paraná, havia formado uma vila do mesmo nome, e de colonização européia. Com o progresso desta, fazia-se necessário uma ligação com a Colônia Dona Francisca, bem como com outros vilarejos, como Lapa, que servia de passagem para os tropeiros, ou mesmo Curitiba.

Desta forma, o governo imperial, atendeu aos apelos da diretoria da Colônia Dona Francisca, e reconhecendo a importância de uma ligação do Planalto ao litoral norte da província de Santa Catarina, autorizou a construção da Estrada Dona Francisca.

A construção desta rodovia não foi tarefa fácil por conta da sinuosidade da serra e das limitações da engenharia. Durante a construção, surgiram muitos problemas e dificuldades, como mão de obra, materiais e recursos para o pagamento de operários, além de obstáculos da natureza, como rochas, chuvas torrenciais, mosquitos transmissores da febre amarela, ataques dos selvícolas, ataques de cobras e de outros animais.

Em 1873, uma parte da estrada ficou pronta, até o alto da serra. Um grupo de colonos subiu as montanhas pela nova estrada, para ser estabelecida uma nova colônia no planalto. A iniciativa mais importante nessa fase foi a colônia que se estabeleceu às margens do rio São Bento (atual São Bento do Sul). Um pouco antes, já havia sido feita uma tentativa de se estabelecer um núcleo em São Miguel, futura Campo Alegre, mas não foi bem-sucedida pela baixa qualidade das terras.

De acordo com Ternes (1986) a chegada da estrada da Serra a São Bento em 1873, modificou rapidamente as perspectivas de crescimento de Joinville. Dinamizou o comércio, dando sequência à evolução de Joinville, especialmente pelo que acabou sendo chamado como o “ciclo do mate”, a partir de meados de 1870.

A erva-mate oriunda de extensas plantações no planalto Norte, de cidades como Rio Negrinho, Canoinhas, Porto União, Mafra, Campo Alegre e São Bento. Os imigrantes de Joinville ainda não a conheciam, diferentemente dos comerciantes do Paraná que exportavam o produto via porto de Paranaguá. Com a abertura da Estrada da Serra, sentiram que era mais fácil, mais rápido e mais econômico utilizarem o porto de São Francisco do Sul, ligado por via fluvial a Joinville (TERNES, 1986).⁵⁶

Para Ternes (1986) a decisão de iniciar a estrada, logo no terceiro e quarto ano de instalação dos primeiros imigrantes, constitui iniciativa de arrojada visão, tendo em vista que a Estrada Dona Francisca exerceria importante influência no ritmo de desenvolvimento da colônia. A referida estrada foi na época um dos maiores empreendimentos do país na área dos serviços públicos do Império no que se relaciona à implantação de estradas. Por este motivo que na história das comunicações terrestres do Brasil a estrada se inclui entre as mais importantes da época. Neste período o Brasil era um país sem estradas. Raras e precárias eram as estradas existentes, sendo essencialmente marítimo e fluvial o sistema de comunicações de então, o que revela o espírito empreendedor dos primeiros imigrantes (TERNES, 1986).

Com a implantação e consolidação da estrada de ferro entre o planalto e o litoral, o que se daria em 1913 a estrada Dona Francisca caiu em decadência, voltando ter importância econômica somente na década de 1950, com o impulso do transporte rodoviário feito então por caminhões.

1.6. O ACRÉSCIMO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA DECORRENTE DA ECONOMIA ERVATEIRA

O primeiro período de expansão da movimentação portuária em São Francisco ocorreu em fins do século XIX, e início do XX, com a comercialização da erva – mate, introduzida em Santa Catarina por imigrantes de origem lusa e germânica⁵⁷. Pode-se dizer que esta mercadoria representou o primeiro grande impulso à movimentação do porto, acrescentando significativamente sua exportação. Em consequência

⁵⁶ A Estrada Dona Francisca diminuiu consideravelmente a distância do planalto ao litoral, pois de Rio Negro ao porto de Antonina distava 42 léguas e a São Francisco, 22 léguas. O trecho de Joinville a São Bento foi concluído em 1877, e logo estendido até Rio Negro (CUNHA, 1982).

⁵⁷ “Assinala-se que no planalto norte catarinense à produção de erva-mate juntou-se o pinho, também por iniciativa de italianos e alemães, mas do Paraná, principalmente (Zaniolo: Canoinhas).” (MAMIGONIAN, 1966, p. 35).

do acréscimo da quantidade de carga transportada, sentiu-se a necessidade de ampliação e melhorias no porto, bem como a instalação de infraestruturas de acesso, como ferrovia e rodovias, consolidadas nas primeiras décadas do século XX.

A erva (congonha, erva, erva-verdadeira, erva-mate) é uma árvore originária da região subtropical da América do Sul, e sua ocorrência se dá em matas de altitude (400 a 800 metros), predominando nas Matas de Pinhais (Mata de Araucárias) que abrangem a região planáltica dos estados meridionais brasileiros, e em menor quantidade as áreas mais elevadas do sudeste, bem como o norte da Argentina. Os ervais encontram-se também no Mato Grosso do Sul e Paraguai.

Os índios guaranis que habitavam a região abarcada pelas bacias dos rios Paraná, Paraguai e Uruguai foram os pioneiros na utilização da erva-mate, posteriormente explorada pelos colonizadores europeus, espanhóis, portugueses, respectivamente, e mais tarde por alemães e italianos.⁵⁸

A erva-mate era consumida no Rio Grande do Sul, Argentina, Paraguai, Uruguai e Chile, abastecidos principalmente pela produção paraguaia. Entretanto, a proibição das exportações do Paraguai para outros países durante a política de isolamento do governo de José Gaspar Rodríguez de Francia, a partir de 1816, faz com que a Argentina e o Paraguai passem a comprar o mate brasileiro, intensificando durante o século XIX a exportação, que já ocorria desde 1722, para a bacia do Prata e Chile (ROCHA, 2004).

Embora o Paraná tenha se destacado na exportação de erva-mate, o Rio Grande do Sul, Santa Catarina e as áreas do atual Mato Grosso do Sul também contribuíram na comercialização internacional do produto. A procura pelo mate brasileiro ocasionou a instalação de engenhos em Curitiba (1820) e posteriormente em Paranaguá, Antonina e Morretes.

A extração do mate e a ocupação do interior - as áreas nativas dos ervais - pelas novas frentes imigratórias, culminou no aprimoramento das infraestruturas de transporte tanto no Paraná como em Santa Catarina. O primeiro com a implantação da Estrada da Graciosa, iniciada em 1855 e concluída em 1873, ligando o planalto e o litoral paranaense, especificamente os portos de Antonina e Paranaguá; e a estrada de ferro, construída entre 1880 e 1885, atravessando a Serra do Mar conectando Paranaguá e Curitiba (o ramal Morretes – Antonina foi

⁵⁸ Segundo dados do Museu Paranaense, entre meados do século XVI e 1632, a extração de erva-mate era a atividade econômica mais importante da Província Del Guairá (região do atual Estado do Paraná), onde foram fundadas três cidades espanholas e 15 reduções jesuíticas.

construído em 1892). Em Santa Catarina foi construída, a já mencionada, estrada Dona Francisca (1873), e mais tarde o ramal ferroviário Porto União – São Francisco (totalmente concluído em 1917).

A estrada Dona Francisca reduziu as distâncias e facilitou o trajeto entre o sul do Paraná e o norte catarinense, ou seja, áreas nativas da erva-mate e o porto de São Francisco do Sul, fazendo com que muitos comerciantes paranaenses passassem a escoar o mate pelo porto catarinense (ao invés dos portos de Antonina e Paranaguá), e beneficiá-lo na cidade de Joinville.

É neste contexto que, de acordo com Rocha (1994), em 1877, inicia-se o comércio da erva-mate na cidade joinvillense, com a instalação de engenhos através de comerciantes provenientes de Morretes (PR). Pelo fato de ser muito rentável, a atividade ervateira expandiu-se rapidamente. A autora supracitada lembra ainda que, apesar da iniciativa desta atividade econômica ter partido da população de origem germânica, foi o segmento luso-brasileiro, originário do Paraná e São Francisco, que iniciou a atividade ervateira, fundando firmas especializadas no beneficiamento e exportação do mate.

Carvalho (1973) acrescenta que, a construção da rodovia em direção a Campo Alegre (estrada Dona Francisca), fez com que Antonio Sinke, Antônio Augusto Ribeiro, Procópio Gomes de Oliveira, Ernesto Canac, Abdon Batista, Etienne Douat, Celestino de Oliveira e outros, instalassem em Joinville, engenhos para o beneficiamento da erva-mate, procedente da zona serrana, cujo produto era exportado pelo porto de São Francisco do Sul, para os mercados do Prata e do Pacífico, tornando-se esta indústria a base inicial do progresso joinvillense, dinamizando por muitos anos a economia e resultando num período de desenvolvimento para a cidade.

Cabe ressaltar que neste período os portos de São Francisco, Paranaguá e Antonina foram de grande valia para o escoamento do novo produto explorado, registrando aumento significativo da movimentação e inserindo-se no cenário nacional. De acordo com Neu (2009), a conclusão da estrada da Graciosa e do terminal ferroviário ligando Antonina a Curitiba, em fins do século XIX impulsionou significativamente a economia regional por conta dos novos produtos movimentados (madeira, café e erva-mate). Salienta-se que “em 1920, o porto de Antonina era o quarto porto exportador brasileiro e, graças à extração da erva-mate, tornou-se uma cidade influente e próspera” (NEU, 2009, p. 27).

Neu (2009) destaca também a importância do mate para o porto de Paranaguá, na medida em que o ciclo ervateiro substituiu o aurífero, o qual já havia declinado, reduzindo drasticamente a movimentação do cais. Desta forma, a erva-mate desponta como uma alternativa comercial, representando uma nova fase ascendente para o porto, e também um período economicamente próspero para o Paraná, quando inclusive se emancipa politicamente da província de São Paulo, em 1853. No caso do porto francisquense, o ciclo ervateiro se sobrepôs ao da farinha de mandioca.

A erva-mate foi a principal mercadoria exportada por Santa Catarina, entre o final do século XIX e as duas primeiras décadas do XX. Ainda que não fosse relevante no rol das exportações brasileiras (que se concentrava na agroexportação de produtos tropicais como o café, cacau, borracha, etc.), foi de suma importância para os estados do Paraná e Santa Catarina (e em menor escala para o Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul), principalmente para as regiões que mais se beneficiaram da extração, transporte, beneficiamento e exportação, no caso catarinense, o nordeste e o planalto norte, bem como o porto de São Francisco do Sul.

Concomitantemente à exportação do mate, que ocupou durante alguns anos uma posição de destaque na pauta catarinense, como comprovam os dados da época, realizava-se a comercialização da madeira para o mercado externo, e uma diversidade de produtos artesanais e industriais da pequena produção mercantil para o mercado interno, conforme pode ser observado na Tabela 6. Os principais produtos comercializados por Santa Catarina eram: erva-mate, farinha de mandioca, madeira, manteiga, banha, açúcar, tecidos, pregos, fumo, café e arroz. Em 1895, a erva-mate foi responsável por 28,19% das exportações totais (exterior e cabotagem), em 1900 por 31,81%, e em 1919 por 27,07%.

Tabela 6: Evolução das exportações catarinenses por produto (para o mercado interno e externo), 1894-1920 (Mil Réis)

Anos	Erva- mate	Farinha mandioca	Madeira	Manteiga	Banha	Açúcar	Tecidos	Pregos	Fumo	Café	Aroz	Outros	Total
1894	1.331.010	1.016.422	438.443	327.810	104.848	87.556			3.582	208.686	254.744	1.222.379	4.995.126
1895	1.513.245	818.472	442.616	368.123	95.732	96.071		39.068	6.014	401.134	279.901	1.307.401	5.367.777
1896	1.333.851	761.740	621.413	722.129	249.000	441.706	7.730	130.644	4.889	451.742	206.253	1.667.273	6.598.370
1897	2.045.601	1.090.231	543.892	517.810	215.338	940.037	3.695	251.541	17.866	778.610	194.804	2.294.354	8.897.978
1898	2.043.778	1.979.982	548.477	650.880	256.402	867.481	781	310.355	31.240	419.659	415.939	2.475.026	10.000.000
1899	2.188.761	1.826.154	597.534	785.040	228.579	824.731	820	350.299	54.933	230.562	372.475	2.764.219	10.224.107
1900	2.308.877	1.123.088	189.094	889.592	262.255	369.066	5.200	438.821	106.580	126.488	192.838	1.243.666	7.255.565
1901	1.291.724	299.466	279.641	814.159	399.500	473.902	8.000	212.242	184.069	405.655	103.556	1.699.876	6.171.000
1902	2.022.130	246.882	363.632	847.294	835.769	499.432		350.944	135.728	510.444	157.990	2.146.049	7.281.000
1903	1.428.257	313.713	373.885	785.040	705.443	698.552		348.550	124.550	234.028	190.491	1.159.912	6.361.315
1904	1.378.030	856.000	524.172	921.510	512.800	516.993		343.397	171.569	253.569	331.930	1.422.870	7.233.000
1905	1.338.722	242.973	503.715	525.761	368.093	227.965	128.000	321.341	178.491	177.536	263.082	1.174.321	5.450.000
1906	1.467.044	408.856	736.170	592.542	1.203.986	163.538		315.631	129.742	373.496	392.199	1.990.937	7.794.141
1907	1.444.401	621.673	876.025	1.256.982	1.622.317	989.541	74.070	259.505	187.121	361.582	382.533	1.977.886	10.253.636
1908	1.479.030	946.377	770.743	1.434.250	1.095.158	1.085.377	592.707	297.134	241.735	279.160	571.848	1.560.809	10.354.328
1909	1.567.960	581.808	701.044	1.376.980	935.261	1.79.641	530.830	360.061	143.213	195.889	426.561	1.120.166	8.119.434
1910	1.286.834	333.217	626.402	1.045.635	840.855	200.115		404.991	155.567	511.916	221.478	1.126.467	6.891.977
1911	1.287.784	319.241	688.858	996.825	1.154.989	75.944		461.169	152.301	520.096	411.802	2.148.542	8.217.552
1912	1.164.589	415.433	877.801	996.931	1.112.030	11.408	130.713	564.036	244.518	187.336	420.970	1.978.982	8.124.751
1913	982.239	560.848	854.511	1.326.956	1.807.789	75.065	142.536	481.355	282.420	70.797	472.078	2.174.282	9.231.043
1914	1.165.017	252.592	728.908	722.070	1.741.706	442.865	640.972	306.534	209.474	285.489	529.135	1.941.505	8.969.267
1915	985.222	1.656.987	333.152	765.487	2.027.500	1.771.160	888.019	395.499	240.290	301.169	1.161.772	3.763.627	14.289.884
1916	1.491.046	761.194	555.756	903.797	2.007.594	2.266.031	1.239.106	353.149	630.034	406.575	864.984	3.701.725	15.180.991
1917	4.042.542	1.647.583	1.138.934	1.225.261	2.064.744	635.620	1.601.648	703.073	382.201	183.945	1.536.159	4.430.179	20.127.919
1918	3.645.876	1.468.895	2.767.715	1.196.423	2.237.053	98.459	3.553.606	167.678	572.742	138.627	2.770.549	7.258.377	25.876.000
1919	9.420.967	1.778.787	3.132.336	1.748.911	4.584.433	634.487	4.656.000	602.430	1.337.148	139.148	1.658.009	5.082.990	34.795.556
1920	6.860.339	1.468.895	3.954.357	2.195.047	3.832.963	3.057.125	3.358.000	1.032.547	2.045.104	118.671	2.473.722	7.402.475	37.799.245

Fonte: LOUREIRO, Jr. Luiz (Dados Sobre as Exportações do Período 1892 – 1920). Extraído de CUNHA (1982).

Porém, se considerar apenas as exportações para o mercado internacional, percebe-se que esse índice é bem maior. A Tabela 7 revela que entre 1894 e 1906, a participação da erva-mate sempre esteve acima de 60% do total da movimentação do Estado para o exterior, e entre 1907 e 1920 manteve-se superior a 50%, o que comprova sua importância frente aos demais produtos comercializados. Destacam-se os anos de 1900, quando a erva-mate representou 84% do total das exportações, e em 1919, quando chegou a 90%.

O ciclo do mate perde um pouco da sua força na primeira década do século XX, motivado pela queda dos preços no mercado internacional e da aplicação de impostos (ROCHA 1994); a partir de 1917, há uma retomada significativa no valor das exportações, sendo afetada novamente na década de 1930 pela redução das importações argentinas, em consequência da crise mundial de 1929, e pelo fato do referido país ter iniciado sua própria produção (CUNHA, 1982). A partir de 1933 a comercialização do mate é superada pela madeira (pinho), como pode ser observado na Tabela 8, recuperando-se levemente durante a segunda guerra mundial.

Tabela 7: Exportações totais e de erva-mate (mercado externo) de Santa Catarina, 1894 a 1920 (valores em conto de réis)

Ano	Total das exportações	Exportações de erva-mate	%
1894	1.645:248	1.331:010	81
1895	1.975:100	1.513:245	77
1896	1.901:905	1.333:851	70
1897	3.288:857	2.045:601	62
1898	3.024:459	2.043:778	67
1899	2.842:217	2.188:761	77
1900	2.746:076	2.308:877	84
1901	2.553:046	1.921:724	75
1902	2.737:693	2.022:130	74
1903	1.908:311	1.428:257	75
1904	2.154:027	1.378:030	64
1905	1.954:433	1.338:722	68
1906	2.412:495	1.467:044	61
1907	2.439:770	1.444:401	59
1908	2.362:402	1.479:030	63
1909	2.177:508	1.567:960	72
1910	2.264:014	1.286:834	57
1911	2.264:058	1.287:784	57
1912	1.974:515	1.164:589	59
1913	1.832:434	982:239	54
1914	1.676:439	1.168:017	70
1915	1.575:718	985:222	62
1916	2.270:662	1.491:046	66
1917	5.125:799	4.042:542	79
1918	5.718:871	3.645:876	64
1919	10.481:232	9.420:967	90
1920	8.543:353	4.978:055	58

Fonte: Relatório do Presidente da Província de Santa Catarina, Francisco José Rocha (1887); Almeida (1979); Loureiro Júnior (1922). (Elaboração: Isa de Oliveira Rocha). Extraído de ROCHA (2004).

Tabela 8: Exportação (interna e externa) de erva-mate e madeira, 1921 a 1945 (valores em contos de réis, a partir de 1940 em Cr\$ 1000)

Anos	Erva-mate	Madeira	Total (interior e exterior)
1921	4.978:055	3.075:129	31.957:776
1922	6.860:338	5.108:980	42.891:817
1923	7.047:680	6.535:987	57.762:372
1924	7.553:695	11.624:000	77.316:768
1925	6.471:063	11.922:000	87.832:630
1926*	-	7.097:000	59.818:310
1927	-	7.197:000	76.617:094
1928	-	12.245:000	86.046:384
1929	13.456:788	12.541:387	83.071:417
1930	14.639:553	7.843:611	75.116:749
1931	15.496:797	8.003:449	55.289:000
1932	15.444:087	9:295:197	82.867:792
1933	10.507:180	11.688:390	85.179:210
1934	7.914:383	13.002:707	94.866:978
1935	4.127:828	15.410:238	108.000:210
1936	8.988:770	1.235:505	132.038:068
1937	9.859:612	31.984:047	170.117:567
1938	9.174:611	38.706:316	272.961:635
1939*	-	53.790.600	289.815:772
1940	-	53.533.000	280.402.000
1941	-	87.582.000	412.264.000
1942	-	126.742.000	546.961.000
1943	-	144.197.000	632.893.000
1944	-	245.757.000	-
1945	-	312.391.000	-

Fonte: Brasil. Comércio Catarinense. Boletim do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio; Diário Oficial do Estado de Santa Catarina. Extraído de BOSSLE (1988). * 1926-28 e 1939-45: dados indisponíveis

Referente à classe comercial envolvida com a erva-mate, Rocha (2004) elucida que, esta não investiu na fundação de estabelecimentos fabris relevantes, embora a economia ervateira tenha possibilitado a primeira acumulação comercial.⁵⁹ Detentores de recursos financeiros, os

⁵⁹ “Os comerciantes acabavam acumulando um grande excedente, originário das exportações (madeira, erva-mate etc.) ou venda para o mercado interno brasileiro (banha, manteiga etc.), da venda dos importados europeus e do comércio dos produtos coloniais, mas raramente reaplicado na fundação de atividades fabris” (ROCHA, 2004).

comerciantes do mate influenciavam a vida local, lideravam a política e uniam interesses, dirigindo suas iniciativas para a instalação de infraestruturas (água encanada, estradas, ferrovia, instalação de luz elétrica, telefone, etc.), o que beneficiava o município de Joinville.⁶⁰

Carvalho (1973) corrobora assinalando que, Joinville prosseguiu sua vida comercial impulsionada pela indústria ervateira, no entanto, não atingiu proporções de grande vulto, apesar dos valiosos benefícios trazidos pela Estrada de Ferro, até que Domingos da Nova Júnior, Olímpio Nóbrega de Oliveira, Procópio Gomes de Oliveira e Alexandre Schlemm, tiveram a iniciativa de fundar a Empresa de Luz e Força, fator relevante, segundo o autor, para o desenvolvimento das indústrias desta cidade.

O não reinvestimento do capital comercial em atividades industriais é evidente em São Francisco do Sul, uma vez que apesar da presença de comerciantes *import-export* envolvidos com a exportação da erva-mate e da madeira, e da importação de mercadorias não produzidas na região, o município não registrou a presença de importantes iniciativas industriais ao longo do seu desenvolvimento, diferentemente do “movimento ‘industrialista’” ocorrido no início do século XX na cidade portuária de Itajaí, apontado por Moreira (1995).

De acordo com a autora, esse movimento foi impulsionado pela concentração de capitais no comércio portuário local, expansão das indústrias de Blumenau e Brusque, investimento das casas importação/exportação no setor de beneficiamento de alimentos e estabelecimento de filiais ou de novas empresas pelos comerciantes/empresários da área próxima de colonização alemã. O capital passou então a ser “revertido em máquinas e equipamentos para as empresas de beneficiamento, estaleiros, usina de açúcar [...] investido na diversificação de empresas e na mão-de-obra necessária à fase industrialista que se instala”. Contudo, Moreira ressalta que, “essa fase pode ser entendida como uma tendência momentânea não gerando o ‘industrialismo’ local a formação de uma vigorosa classe industrial em Itajaí” (MOREIRA, 1995, p. 97, 106).

Ainda assim, a partir da década de 1950, Itajaí registrou a presença de algumas indústrias, entre 1954 e 1973 foram fundadas pelo menos sete das 16 principais fundadas na região costeira, duas do ramo

⁶⁰ No entanto, o mate (bem como a madeira) e toda a organização mantida para o seu transporte e beneficiamento, contribuíram para a gênese metal-mecânica de Joinville, na medida em que demandava oficinas mecânicas para reparar os carroções e as barcaças que faziam o transporte (planalto – nordeste catarinense, porto de Joinville – São Francisco); bem como ferramentas/equipamentos dos engenhos e serrarias (ROCHA, 1994).

pesqueiro, duas de cordas, fibras, etc., uma do setor de papel e celulose, uma de laticínios, e uma do setor naval. Entre 1974 e 2003, foram cinco indústrias (frigorífica, têxtil, alimentícia, plástico e elétrica). Nos mesmos períodos apenas um estabelecimento industrial importante foi fundado em São Francisco do Sul, a Vega do Sul, em 2003,⁶¹ o que demonstra que esse processo é bem mais recente no município (conforme será demonstrado posteriormente), e que este, apesar das infraestruturas alocadas (porto e ferrovia) teve uma participação pífia no processo de atração industrial da região, assim como ocorreu na cidade portuária de Imbituba (com exceção do estabelecimento da Indústria Cerâmica Imbituba, em 1919, e da Indústria Carboquímica Catarinense (ICC) no final da década de 1970 - permanecendo até 1993), e diferentemente do processo de industrialização das cidades portuárias de Rio Grande (RS) e Paranaguá (PR).⁶²

⁶¹ Conforme dados da tese de Isa de Oliveira Rocha (2004).

⁶² Sobre o porto de Imbituba, dissertação de Márcia Fernandes Rosa Neu (1999), sobre os portos do sul do Brasil, tese da mesma autora (2009).

2. O PORTO ORGANIZADO E A CONSOLIDAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS – SÉCULO XX AOS DIAS ATUAIS

Conforme visto no primeiro capítulo, a colonização européia nos vales atlânticos do nordeste catarinense, a partir de meados do século XIX, e constituída, sobretudo por alemães, estabelecidos primeiramente próximo à Baía da Babitonga, às margens do Rio Cachoeira, onde atualmente é o município de Joinville (1851), bem como no vale do Itapocu nas áreas da atual Jaraguá do Sul (1876), e Guaramirim (1886); e posteriormente espraiando-se para o interior, no planalto norte, atualmente os municípios de São Bento do Sul (1873), Rio Negrinho (1880), Corupá (1897), Campo Alegre (1897), Mafra (1917), entre outros; criou a necessidade de interligar as áreas recém ocupadas do interior com o nordeste catarinense e porto de São Francisco do Sul.

Num primeiro momento as infraestruturas serviram para facilitar o transporte de gêneros de subsistência e de novas levas de imigrantes, e num segundo momento para escoar a produção agrícola (erva-mate e madeira) e artesanal (artefatos de madeira) para as outras regiões do país e mesmo exterior via transporte marítimo. O mesmo processo ocorre paralelamente no Vale do Itajaí, Florianópolis e sul do Estado - Laguna e Imbituba. Percebe-se que neste momento as vias, de um modo geral, são construídas no sentido leste-oeste, conectando o mar ao interior, sem, no entanto, haver uma integração entre as diferentes regiões do Estado. Tal fato, resultado das combinações físicas e humanas, motivou a inexistência de uma metrópole regional catarinense, conforme evidenciou Armen Mamigonian.

É neste contexto que, na primeira metade do século XX as vias de comunicação terrestre (estradas e ferrovias) e marítima (portos) se consolidam, a fim de atender as novas regiões produtoras (hinterlândias), a demanda crescente intensificada pela imigração e destinar as mercadorias aos núcleos emergentes do Estado, e também para outras regiões do país, bem como para o exterior.⁶³

Neste capítulo propõe-se discorrer acerca da evolução do porto franciscense, dentro do contexto estadual e nacional, e da sua

⁶³ De acordo com Peluso (1991), o território catarinense foi ocupado lentamente, em quase toda sua extensão, ainda que com baixa densidade, em grande parte por conta da morosidade com que evoluíam os meios de transporte. Em 1940, as estradas de rodagem eram de “terra melhorada”, mas grande parte delas se tornava intransitável quando chovia. As estradas ligavam as cidades, vilas e povoados aos portos, ou a estações ferroviárias. A economia baseava-se na exportação de produtos agrícolas, de artigos da indústria extrativa e pouco da indústria de transformação.

hinterlândia (fluvial, ferroviária e rodoviária) ⁶⁴, enfatizando suas principais fases, desde as primeiras negociações para construção do porto organizado até os dias atuais, e os diferentes “ciclos” (erva-mate, madeira, soja, produtos industrializados) impressos pelo desenvolvimento econômico regional.

De acordo com Mamigonian (1966), o século XX marcou para as áreas tradicionais da orla catarinense modificações importantes. A policultura açoriana apresentou forte declínio a ponto de Florianópolis depender totalmente do abastecimento de outras áreas. Laguna e São Francisco decaíram e foram sobrepujadas comercialmente por centros mais recentes: Tubarão e Joinville, respectivamente. As poucas indústrias e o comércio de Florianópolis estavam na mão de alemães, como Hoepcke, Meyer e Muller.

Bastos (2011) assinala que a configuração da nova estrutura sócio-econômica que teve início em fins do século XIX e consolidou-se com a Revolução de 1930, promoveu profundas mudanças na organização espacial “com priorização do transporte de cargas pelo sistema rodoviário em detrimento da cabotagem”. Conseqüentemente, as cidades portuárias de São Francisco do Sul, Florianópolis e Laguna foram as mais afetadas de Santa Catarina, pois tiveram ainda o impulso negativo da decadência da pequena produção açoriana e vicentista do litoral. Neste momento os portos de Desterro e Laguna, principais escoadores do século XIX, são superados por Itajaí e São Francisco, próximos dos núcleos alemães e italianos.⁶⁵

No início do século XX, surgiram diversas iniciativas comerciais nos vales atlânticos catarinenses que passaram a concorrer com os capitais comerciais da capital. Perante o medo de perder o mercado para os concorrentes, os grandes comerciantes de Florianópolis, passaram a adotar a estratégia de instalar filiais atacadistas. O grupo Hoepcke se estabeleceu em Laguna, Tubarão, Blumenau, São Francisco do Sul, Joinville, entre outras. Já as lojas Wendhausen instalaram filiais em Laguna e São Francisco do Sul (BASTOS, 1997). A empresa Carl Hoepcke e Cia., instalou-se na cidade de São Francisco em 1903,

⁶⁴ Baseando-se no artigo de José Cezar Magalhães, “Estudo Geográfico dos portos e de suas hinterlândias” (1969).

⁶⁵ “[...] a ascensão econômica das colônias alemãs e italianas da fachada atlântica catarinense promove aceleradamente sua integração terrestre a economia brasileira transferindo assim o fenômeno da urbanização para as cidades afastadas do litoral como Blumenau, Joinville, Brusque, Rio do Sul, Criciúma, Tubarão, etc. Florianópolis exercendo a função de capital administrativa do Estado de Santa Catarina manteve modesto dinamismo até os anos 50, quando então acelera extraordinariamente seu crescimento urbano” (BASTOS, 2011, p. 271).

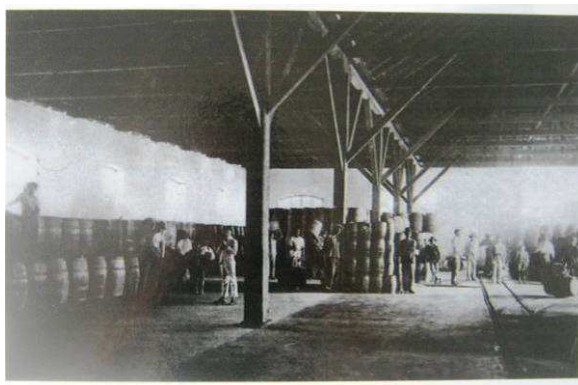
construiu um trapiche e alguns armazéns para suas atividades de importação e exportação, onde hoje está instalado o Museu Nacional do Mar (S.Thiago, 2004). (Ilustrações 2, 3 e 4)

Segundo Goularti Filho (2008), no início do século XX, o movimento de carga do terminal portuário franciscuense era realizado nos diversos trapiches, como da alfândega, do Hoepcke, do Mercado Público, da Lloyd, do Santista e, da Companhia da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, todos localizados às margens da baía da Babitonga. Com a fundação de Joinville e a expansão da economia ervateira, novas demandas surgiram exigindo melhoramentos e aquisição de novos equipamentos.



Fonte: IHGSC apud S.Thiago (2004) e Instituto Carl Hoepcke

Ilustração 2: Trapiche e armazéns da Companhia Hoepcke em São Francisco do Sul (início século XX)



Fonte: Museu Histórico de São Francisco do Sul.

Ilustração 3: Armazém com as barricas de erva-mate (início século XX)



Fonte: Museu Histórico de São Francisco do Sul.

Ilustração 4: Trapiche Hoepcke (início século XX)

Peluso (1991) lembra que, nos decênios anteriores a 1970, a navegação exercia papel fundamental para a economia do Estado de Santa Catarina, que era favorecido pelos portos de São Francisco, Itajaí, Florianópolis, Imbituba e Laguna. As estradas de ferro São Paulo – Rio Grande, no Vale do Rio do Peixe, e o ramal Porto União – São Francisco, conduziam aos portos. Chapecó servia-se do rio Uruguai para o transporte de madeira em balsas, e as estradas de rodagem para chegar aos centros maiores. O desenvolvimento dos transportes ocorreu, somente, no sistema rodoviário, pois não foi destinada atenção necessária às poucas ferrovias do Estado; a navegação decaiu violentamente. No entanto, a evolução no sistema rodoviário ocorreu com o tratamento do revestimento de terra melhorada e, construção de novas estradas. “As vias carroçáveis eram abertas para todos os recantos do território, substituindo os picadões dos primeiros tempos do povoamento.” (PELUSO, 1991, p. 276).

2.1 EVOLUÇÃO DO PORTO NO DECORRER DO SÉCULO XX: DO IMPASSE PARA A CONSTRUÇÃO DO CAIS À DECADÊNCIA DA EXPORTAÇÃO DA MADEIRA

A necessidade de ampliação e melhorias do porto de São Francisco iniciou, sobretudo com o aumento da movimentação portuária decorrente da economia ervateira, que prosperou entre os fins do século XIX, e primeiras décadas do XX, conforme mencionado no primeiro capítulo, e posteriormente com a exportação da madeira. Soma-se a este fato o início da atividade industrial em Joinville, favorecida pela fase

“a” do 3º ciclo longo (1896 – 1920), e consolidada com a fase recessiva, a partir de 1930, com a política de substituição industrial de importação.

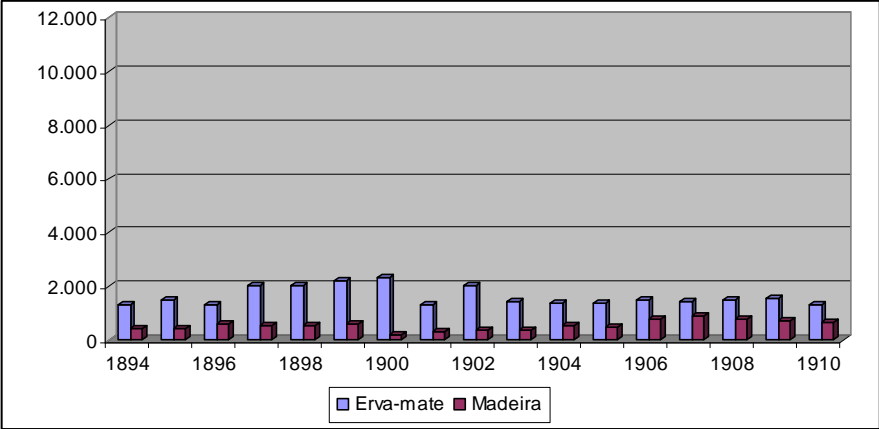
Cabe lembrar também o papel da Primeira Guerra Mundial, que de acordo com Rocha (1994), foi favorável para as indústrias de Joinville, pois oportunizou, com a substituição de alguns produtos importados, o aumento e inovação na produção. Reflexo disto foi a mudança no perfil das mercadorias movimentadas pelo porto de São Francisco do Sul, visto que entre 1892 e 1901, a erva-mate era responsável por 75% das exportações, seguida por solas, pregos e arroz. Em 1916, o mate representava 35% das transações externas, em segundo lugar aparecia a farinha de trigo (20%), sendo significantes também as exportações de produtos têxteis, pregos, fósforos, velas e cola (CUNHA, 1982), o que confirma o aumento da produção industrial joinvillense.

A grande quantidade de erva-mate comercializada no porto até a década de 1930, e a intensificação da movimentação de madeira a partir de 1916 até a década de 1940, sem as melhorias necessárias, acabava comprometendo o desempenho do porto francisquense. De acordo com Bossle (1988), o movimento de exportações no porto francisquense passou de 13.634 toneladas em 1911, para 72.307 em 1920, e de importações de 9.480 toneladas para 12.280, respectivamente.

Segundo Goularti Filho (2008), o governo catarinense passou a exigir da Inspetoria Federal de Portos Rios e Canais (IFPRC), no final da década de 1910, providências para a melhoria do porto de São Francisco do Sul, tendo em vista que este já não atendia à crescente demanda intensificada pelo dinamismo das novas cidades.

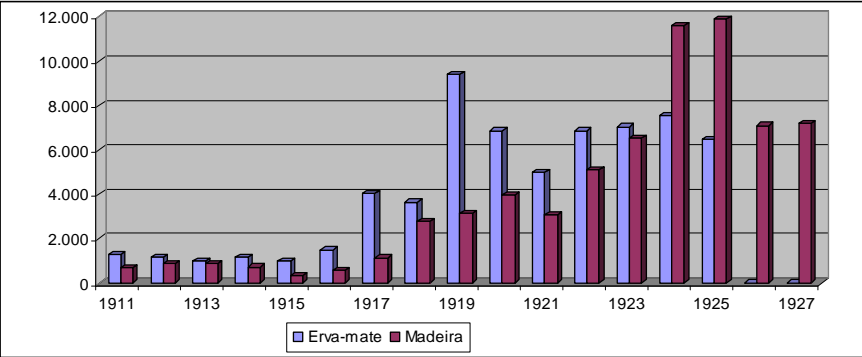
Nos gráficos 1 a 3, pode-se observar a evolução das exportações catarinenses (para o mercado interno e externo) de erva-mate e de madeira. A primeira preponderou até o início da década de 1920, quando foi superada pela segunda, que se manteve como principal produto exportado por Santa Catarina por alguns decênios (até 1970).⁶⁶

⁶⁶ “No período 1940-60, Santa Catarina, como também o Paraná e o Rio Grande do Sul, destacou-se no Brasil pela importância da extração e transformação de carvão e madeira, o 1º no sul do Estado e a 2ª no planalto. Nessa época, Itajaí e São Francisco do Sul foram basicamente portos exportadores de madeira serrada, pinho, principalmente para a Europa e Argentina” (MAMIGONIAN, ano, p. 73).



Fonte: LOUREIRO, Jr. Luiz. Extraído de CUNHA (1982). Org.: Elisa B. Cabral.

Gráfico 1: Evolução da exportação de erva-mate e madeira de Santa Catarina, 1894 a 1910 (valores em mil réis)



Fonte: LOUREIRO, Jr. Luiz. Extraído de CUNHA (1982). Org.: Elisa B. Cabral.

Gráfico 2: Evolução da exportação de erva-mate e madeira de Santa Catarina, 1911 a 1924 (valores em mil réis)

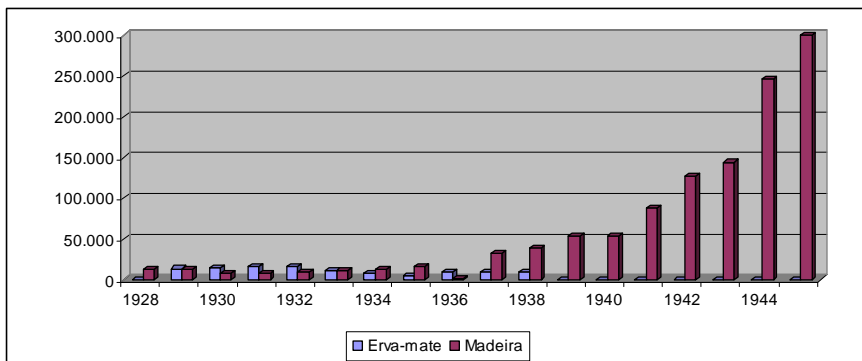


Gráfico 3: Evolução da exportação de erva-mate e madeira de Santa Catarina, 1928 a 1945 (valores em mil réis)

Fonte: LOUREIRO, Jr. Luiz. Extraído de CUNHA (1982). Org.: Elisa B. Cabral.

A extração e beneficiamento da madeira em Santa Catarina ganha proporções com a ocupação dos vales atlânticos por imigrantes de origem alemã e italiana a partir da segunda metade do século XIX, tendo em vista a abundância deste produto nas áreas de mata atlântica, que eram devastadas para o assentamento dos núcleos e desenvolvimento de práticas agrícolas. Ainda que de forma restrita, a comercialização da madeira neste período, oportunizou uma acumulação inicial para os imigrantes envolvidos com a atividade, e contribuiu com o montante das exportações do Estado ⁶⁷. Entretanto, é a partir da ocupação do planalto catarinense, na vasta Mata de Araucárias, que a extração da madeira vai se intensificar, sobretudo a partir de 1917. Na década de 1920 apresenta algumas oscilações, mas entre 1935 e 1945 apresenta crescimento ininterrupto, conforme Gráfico 3.

A construção da estrada de ferro São Paulo – Rio Grande, ao longo do rio do Peixe (ligando os municípios catarinenses de Porto União e Volta Grande), foi fator proeminente para o início efetivo da exploração da madeira planaltina. De acordo com Thomé (1983), em 1903, o Ministério da Viação de Obras Públicas concedeu autorização à Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande para explorar a

⁶⁷ Cunha (1982) lembra que, em 1856 foi fundada a Serraria do Príncipe em Joinville, e logo depois da sua implantação passou a exportar madeira cortada para fora da Colônia, para a praça do Rio de Janeiro, e mais tarde, Rio Grande do Sul e Uruguai. Em 1863, foi ampliada e modernizada com o emprego de serra circular. “A exploração e preparação da madeira constituiu-se na principal atividade nos anos iniciais das colônias [...] Em Joinville, já em 1867, as exportações de madeira atingiram a cifra de 67 contos [...]” (CUNHA, 1982, p. 72).

madeira existente na faixa de domínio da ferrovia e dos seus ramais, compreendendo 15 quilômetros para cada lado do eixo principal da linha, permitindo também a extração da madeira nos terrenos marginais.

Em 1906, a Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande tem seu controle acionário absorvido pela empresa norte-americana *Brazil Railway Company*, que instala uma serraria na região com a intenção de utilizar a madeira existente em abundância, para os dormentes e para serrar tábuas, destinadas às estações, alojamentos, depósitos, armazéns e demais construções. Em 1909, é constituída uma subsidiária da companhia ferroviária, a *Southern Lumber and Colonization Company*, para atuar nos serviços de colonização das terras ao longo da estrada de ferro, e para explorar os grandes pinhais existentes na região dos vales dos Rios Negro, Iguaçu, Timbó, do Peixe, e Canoinhas, situados na região contestada por Santa Catarina e pelo Paraná (Thomé 1983).

Nos primeiros meses a *Lumber* adquiriu uma área de 3.248 quilômetros quadrados, “escolhidas onde o pinheiro despontava em grande escala”, existiam cerca de quatro milhões deles e “dois milhões de imbuías e cedros, árvores que atingiam 30 metros de altura e mais de um metro de diâmetro”. A companhia investiu um valor insignificante na época, em vista da relevância do empreendimento (Thomé 1983, p. 124).

Ainda em 1901, a Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande demonstra interesse de construir uma ferrovia para o leste, partindo da linha tronco e conectando-se ao litoral. No mesmo ano um decreto autoriza a construção de um ramal ligando o planalto ao município de São Francisco/SC ou Guaratuba/PR; opta-se pelo porto catarinense, e as obras iniciam em 1904. É neste contexto que, em 1908, é executado, pelos engenheiros da *Brazil Railway Company*, o primeiro estudo para a construção de outro porto em São Francisco, distante do centro urbano da cidade.

A autorização para construir e explorar uma estação marítima no porto de São Francisco do Sul foi concedida à Companhia Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (*Brazil Railway Company*), em 1912. A Companhia deveria, além de desobstruir o ancoradouro e dragar o canal através da lagoa Saguacu, desobstruir o rio Cachoeira para a navegação de embarcações de até dois metros de calado, entre São Francisco do Sul e Joinville. Contudo, estas obras não foram implementadas (Decreto 9.967/1912).

Durante este período o porto continuava escoando erva-mate, madeira e produtos artesanais e manufaturados das regiões de pequena

produção mercantil, sendo facilitado o trânsito das mercadorias com a liberação de parte do ramal em 1910, entre São Francisco e Hansa (atual Corupá), e entre Hansa e Canoinhas, em 1913, bem como a conclusão da estrada de ferro São Paulo – Rio Grande, em 1910. A *Lumber* e as diversas serrarias instaladas ao longo do traçado férreo prosseguiram com a intensa devastação da floresta planaltina. Thomé (1983) coloca sobre a privilegiada área escolhida para o estabelecimento da companhia norte-americana, em meio aos pinhais, servida pela ferrovia e pelo ramal, que agilizavam o envio da produção diretamente ao porto de São Francisco e, indiretamente, por Rio Negro e Curitiba, ao porto de Paranaguá.

Ainda de acordo com Thomé (1983), a *Lumber* instalou na região compreendida pelo atual município de Três Barras (SC), o maior complexo industrial de exploração madeireira da América do Sul, o qual dispunha de equipamentos oriundos da Europa e dos Estados Unidos, e tecnologia importada do Canadá. Para realizar a atividade extrativista, a companhia expulsou os posseiros das terras adquiridas, e depois de obter grande parte das madeiras de maior valor, passou a vender os terrenos aos imigrantes⁶⁸. A *Lumber* serrou madeiras na região por aproximadamente 40 anos, e construiu também uma fábrica de compensados. Em 1940, venceu o prazo de concessão dado pelo governo federal (1890-1940) para exploração das faixas de domínio da ferrovia e das terras devolutas para colonização, resultando na encampação da companhia, funcionando ainda por alguns anos, administrada pelo governo.

Durante esta fase introdutória (por volta de 1910 e 1945) do ciclo madeireiro (1930-70) em Santa Catarina, o porto de São Francisco apresenta-se como o principal escoador de madeira (Ilustração 5), devido à articulação existente entre as áreas de extração e o litoral, via ramal ferroviário, totalmente concluído em 1917. Tendo em vista que a Estrada de Ferro Santa Catarina, ligando o porto de Itajaí ao município de Trombudo Central (alto Vale do Itajaí), e a estrada ligando Blumenau à Lages foram concluídas na década de 1950 (a linha férrea foi totalmente concluída em 1954 e desativada em 1971).

⁶⁸ Por volta de 1935, a empresa iniciou a subdivisão das áreas onde já havia explorado a madeira, em lotes coloniais de 10 a 20 alqueires cada, para vendê-los a imigrantes. Também parte das terras ainda cobertas com pinhais foram vendidas, mas nestas, a *Lumber* reservava parte das madeiras (THOMÉ, 1983).



Fonte: Museu Histórico de São Francisco do Sul

Ilustração 5: As pilhas de madeira próximo ao porto de São Francisco, na Rua Quintino Bocaiúva

Entre 1912 e 1915 a comercialização da madeira é afetada (passando de 877:805\$ para 333:152\$, respectivamente) por conta da batalha travada na região contestada entre os estados do Paraná e Santa Catarina (entre 1912-1916). No entanto apresenta significativo crescimento a partir de 1917 (1.138:934\$) mantendo bons índices até 1925 ⁶⁹. O aumento das exportações (interna) de madeira a partir de 1916 relaciona-se com a retração do mercado mundial durante a primeira guerra, que faz com que parte da madeira importada seja substituída internamente pela mercadoria catarinense, e também com o fim do conflito na região disputada e a demarcação dos territórios em litígio. De acordo com Moreira (1995), no decorrer e após o conflito bélico mundial há uma mudança no panorama dos países compradores de madeira, a Argentina, o Paraguai e Uruguai superam os tradicionais consumidores, Alemanha, Inglaterra e Estados Unidos.

A economia madeireira prosperava, e o impasse para construção do novo porto de São Francisco do Sul ainda não obtivera solução. De acordo com Goularti Filho (2008), no ano de 1919, o governo do Estado

⁶⁹ Moreira (1995) aponta que, no período recessivo entre 1920 e 1925, há uma maior inserção da madeira no mercado interno. E a política protecionista do governo, nesta época, possibilitava o aparelhamento das indústrias nascentes, fazendo com que os estabelecimentos madeireiros adquirissem máquinas e equipamentos no mercado externo. Durante a nova fase de substituição no início da década de 1930, acentua-se esta tendência, permitindo a diversificação industrial do setor madeireiro.

de Santa Catarina baseado nas concessões feitas aos Estados do Paraná, do Maranhão e de Pernambuco, enviou um pedido à Inspetoria Federal de Portos Rios e Canais (IFPRC), solicitando que as obras de melhorias e de exploração do porto fossem concedidas ao governo estadual. A Lei nº 4.242, de 1921 definiu que a Inspetoria deveria mandar fazer os estudos para a construção do porto de São Francisco do Sul. Em setembro deste ano, iniciou-se o levantamento hidrográfico do porto e da barra.

“O Decreto nº 15.203, de 1921, autorizou a celebração do contrato de construção das obras de melhoramento da barra e do novo porto de São Francisco do Sul por um prazo de setenta anos” (GOULARTI FILHO, 2008, p. 96). Entretanto, não foram determinados prazos para o início da obra, então em 1925, um novo decreto estabeleceu que esta deveria iniciar em no máximo dois anos, após a aprovação do contrato pelo Tribunal de Contas.

Carvalho (1973) relata que a morosidade da construção do cais do porto era um problema sério, pois a economia da cidade e o seu maior desenvolvimento dependiam da conclusão e do aparelhamento deste. Fazia-se necessário que as obras renegadas ao esquecimento fossem definitivamente concluídas para que o porto não registrasse decréscimo no movimento da exportação das mercadorias oriundas do norte do Estado de Santa Catarina, em virtude do desvio para o porto de Paranaguá que, segundo o autor, possuía “completo aparelhamento portuário” e “admirável assistência do Governo paranaense”.

Entre 1917 e 1919, o porto de São Francisco exportou 26,1% da produção catarinense, e Itajaí 27,7% (Tabela 9). A mudança na pauta dos produtos exportados por Santa Catarina a partir da primeira guerra mundial favoreceu estes portos, que passaram a superar os de Desterro e Laguna, principais portos do século XIX.

Tabela 9: Exportações segundo portos de origem (1917 - 1919)

Origem	Valor (contos de réis)	%
São Francisco	4.530	26,1
Itajaí	4.799	27,7
Laguna	3.499	20,2
Florianópolis	2.546	14,7
Outros	1.955	11,3
Total	17.329	100,0

Fonte: Relatórios Governamentais de 1917, 1918 e 1919. Extraído de CUNHA (1982).

Os trabalhos para a construção do cais do porto iniciaram em 1927, período em que o Estado de Santa Catarina era governado por Adolfo Konder (Ilustrações 6 e 7). Neste primeiro momento foi organizada uma companhia, denominada Companhia Porto de São Francisco, parceria entre o Estado e a firma Carl Hoepcke e, assumindo como dirigente o engenheiro Hainrich Schoelemann que desmontou uma grande pedreira que descia até o mar, a fim de preparar a primeira área destinada ao cais (CARVALHO, 1973).



Ilustração 6: Início das obras do porto em 1928

Fonte: Museu Histórico de São Francisco do Sul.



Ilustração 7: Obras do porto em 1930

Fonte: Museu Histórico de São Francisco do Sul.

No entanto, a obra não estava concluída. Esperou-se por quase dois anos, uma decisão do Ministro da Viação, Victor Konder, sobre assunto pleiteado pela Companhia Porto de São Francisco, atrasada ainda mais em função do movimento revolucionário de 1930, que derrubou o Governo e, o ministro da Pasta da Viação supracitado (CARVALHO, 1973).

Apesar disso, a movimentação no porto, respondeu por 35,4% das exportações do Estado, e Itajaí por 30,7%, os dois portos movimentaram quase $\frac{2}{3}$ de toda carga remetida pelo Estado, em 1937 (Tabela 10). A

madeira foi a grande responsável pelo bom desempenho destes portos, e até o final da década de 1930 era exportada, conforme Cunha (1982), mormente pelo porto francisquense, sendo aos poucos deslocada para Itajaí, efeito da melhoria do sistema viário à região planaltina do Estado (Itajaí – Planalto de Lages).

Tabela 10: Exportações segundo portos de origem (1937)

Origem	Valor (contos de réis)	%
São Francisco	39.908	35,4
Itajaí	33.766	30,7
Laguna	27.685	25,2
Florianópolis	7.616	6,9
Outros	2.002	1,8
Total	109.977	100,0

Fonte: Relatório do Governo do Estado (1938) – Florianópolis, Imprensa Oficial do Estado, p. 48. Extraído de CUNHA (1982).

De acordo com Carvalho (1973), a construção do cais perdurou paralisada até 1940, quando o Presidente da República Getúlio Vargas visitou o município para inaugurar a Base Naval da Ilha da Rita, destinada ao abastecimento de água e combustíveis aos navios da Marinha de Guerra, e também o hospital do LAPTEC (incorporado ao INPS). Nesta ocasião ressurgiram, conforme o autor, as expectativas referentes ao porto.

Na recepção feita ao presidente, o mesmo fez a seguinte declaração sobre a cidade e a construção do porto: “Tal estado de coisa não poderá continuar e eu vos afirmo que essa velha aspiração, que não é só vossa, mas também do vosso Interventor, será realizada e terá início ainda este ano. Concluídas essas obras, vossa terra será um fator ponderável para o engrandecimento do Brasil”. Prosseguindo no seu discurso, disse também que: “excedeu à minha expectativa tudo quanto imaginava sobre esta vossa magnífica baía [...] Mas, para que São Francisco possa constituir um fator preponderante no desenvolvimento econômico nacional, mister se torna construir alguns metros de cais e dragar a entrada da barra” (CARVALHO, 1973, paginação irregular).

Conforme Goularti Filho (1998), um ano após a visita de Getúlio Vargas, foi editado o Decreto nº 6.912, de 1º de março de 1941, que novamente concedeu ao Estado de Santa Catarina a autorização para a

construção e a exploração do porto de São Francisco do Sul por um prazo de setenta anos. O projeto como um todo, tinha como objetivo a construção de oito berços. Em 1942 foram aprovados o projeto e o orçamento, mas como as obras não iniciavam, em 1944, novamente foi prorrogado o prazo para início das obras.

No dia 21 de agosto de 1944 a construção foi reiniciada. Em 1950, as obras paralisaram novamente, e foi aprovado um novo orçamento para a construção do terceiro e do quarto berço (Decreto nº 28.450/1950 apud Goularti Filho, 1998). Entre 1951 e 1952, foram construídos cerca de seiscentos metros de cais, os armazéns, o escritório para a administração, o desvio ferroviário e o calçamento da avenida que dá acesso ao porto. No ano de 1953, foi concluído o terceiro berço, e os armazéns foram entregues para o serviço de carga e descarga. Em 1954, as obras foram novamente paralisadas por falta de verba e o contrato com a Construtora Nacional foi rescindido e aberta nova licitação (Portobras, 1987 apud Goularti Filho, 1998).

O porto foi inaugurado oficialmente, no dia 1º de julho de 1955, pelo governador Irineu Bornhausen, quando foram entregues dois berços com 550 metros e dois armazéns com 4.000 m². Ainda em 1955, foi sancionada pelo governo do Estado a Lei n.º 1.404, que deu origem e organizou a autarquia Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSFs), sob a jurisdição da Secretaria da Viação e Obras Públicas (Goularti Filho, 1998).

Na década de 1950, como se pode observar na Tabela 11, o porto de São Francisco é superado pelo de Itajaí, que passa a ser o principal escoador da madeira planaltina até a década de 1970.⁷⁰ Por conta do declínio da principal carga exportada pelo porto francisquense, este diminui paulatinamente a quantidade de carga movimentada, do final da década de 1950 até 1978, quando inicia a operação do Terminal Graneleiro.

⁷⁰ “No decorrer da década de 50, o Porto de Itajaí sobressaía-se no contexto portuário do Estado, como um promissor escoadouro da madeira planaltina” (MOREIRA, 1995, p. 173).

Tabela 11: Santa Catarina: Movimento Marítimo (1938/1952)

Portos	Entrada (1000 t)			Saída (1000 t)		
	1938	1945	1952	1938	1945	1952
Itajaí	193	103	560	192	103	557
São Francisco	592	267	516	589	268	503
Imbituba	212	188	298	213	189	295
Laguna	28	86	98	28	87	99

Fonte: PELUSO JR. (1974). Extraído de Moreira (1995).

No entanto, boa parte da madeira foi substituída pela comercialização de produtos oriundos das indústrias de Joinville, que começam a se inserir no mercado externo a partir dos anos 1960. Muitas indústrias utilizaram o transporte marítimo até a década de 1970, quando então se intensifica o rodoviarismo, especialmente com o início do tráfego na BR-101.

Em 1955, o porto movimentou 316.426 toneladas, sendo 65.713 granel sólido e 250.713 carga geral (representada, sobretudo pela madeira), em 1970 registrou-se a comercialização de 122.033 toneladas, 45.549 de granel sólido e 76.484 de carga geral. Entre as décadas de 1950 e 1960, apesar da exportação de granel, o porto de São Francisco do Sul ainda não tinha definido a sua especialização, o que se deu apenas nos anos 1970, resultando no início de um novo ciclo do porto, que será percorrido posteriormente.

2.2 A EVOLUÇÃO DA HINTERLÂNDIA PORTUÁRIA

De acordo com Magalhães (1969, p.40)

o estudo geográfico de um porto visa, essencialmente, a sua hinterlândia, [...] pois para sua análise é antes de tudo necessário estudar as rodovias, ferrovias, e vias fluviais que o conectam com o interior. O conceito de hinterlândia deve compreender, naturalmente, para o geógrafo toda a área que comercia frequentemente com um determinado porto.

A hinterlândia abarcada pelo porto de São Francisco alterou-se ao longo do tempo, em virtude do desenvolvimento econômico da região, que passa a determinar os diferentes ciclos do porto, ou seja, das mercadorias movimentadas (farinha de mandioca, erva-mate, madeira,

produtos industrializados, grãos, etc.); e também da evolução dos outros modais interligados ao mesmo (ferrovia e rodovia). Magalhães (1969) chama a atenção para o fato de que a hinterlândia é muito dinâmica, capaz de apresentar modificações, sendo desnecessário enquadrá-la numa conceituação rígida.

A construção da Estrada Dona Francisca, em 1873, e do ramal ferroviário São Francisco no início do século XX, ligando o porto ao planalto norte (Porto União) intensificou e ampliou a hinterlândia portuária de São Francisco, tendo em vista que àquela época a erva-mate oriunda do planalto e, posteriormente a madeira, eram os principais produtos comerciáveis da região, conforme fora discorrido anteriormente.

Mais tarde, as rodovias, construídas para atender as novas regiões produtoras que despontavam, transformaram ainda mais as hinterlândias portuárias, tornando-se muito mais complexo defini-las e delimitá-las.⁷¹ Referente a esta passagem, Magalhães (1969, p. 42) corrobora afirmando que “na medida que novas áreas econômicas são conquistadas, amplia-se a hinterlândia portuária”, ou seja, não é o porto que vai determinar o alcance da hinterlândia, mas sim as novas áreas dinâmicas que influenciarão na configuração desta.

Magalhães (1969) fala a respeito da importância das conexões dos portos com as estradas de ferro e rodovias (que fazem parte da hinterlândia) no Brasil, considerando o fato da conformação do nosso litoral: ausência de reentrâncias extensas, e a proximidade do vasto planalto, o que impossibilita a penetração de navios pelo interior, como ocorre em outros países através de grandes lagos e rios facilmente navegáveis (excetua-se, porém a imensa bacia navegável amazônica).

2.2.1. Hinterlândia fluvial

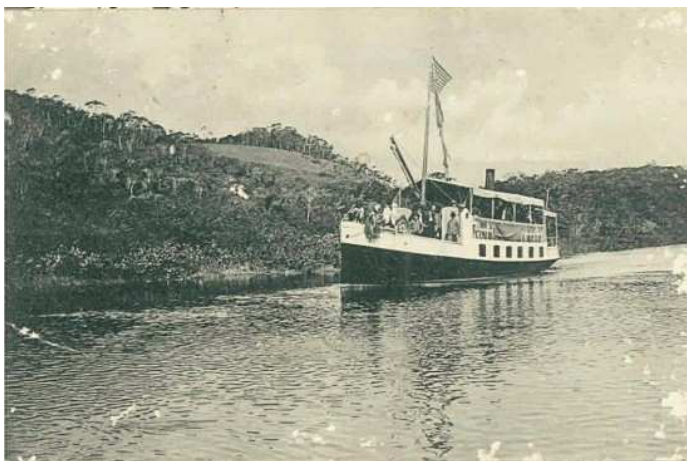
Quanto à hinterlândia fluvial ⁷², pode-se dizer que atualmente nenhuma mercadoria destina-se ao porto de São Francisco através dos rios que deságuam na baía da Babitonga. A hinterlândia fluvial foi de extrema importância na fase anterior à estrada de ferro e à rodovia, quando então, embarcações oriundas do porto de Joinville com erva-

⁷¹ “Com a atual concorrência do transporte rodoviário, a determinação da hinterlândia complica-se, pois o caminhão permitirá o aparecimento da concorrência de hinterlândias, fato esporádico no período em que só existiam as ferrovias” (MAGALHÃES, 1986, p. 48).

⁷² “Sua determinação é feita examinando-se os pontos de embarque e desembarque das mercadorias e que são enfim outros pequenos portos que contribuem para o grande porto” (MAGALHÃES, p.47).

mate beneficiada, madeira e produtos artesanais lançavam-se ao Rio Cachoeira, e então Baía da Babitonga alcançando o porto de São Francisco ⁷³, bem como partindo deste com pessoas e mercadorias endereçadas à Joinville.⁷⁴

Por muito tempo a ligação Joinville – São Francisco foi feita via Babitonga e rio Cachoeira, inclusive o deslocamento dos primeiros imigrantes europeus que chegaram ao porto, foi feito desta maneira. Segundo documentos do Jornal A Notícia, o vapor Babitonga (Ilustrações 8 e 9) foi o primeiro meio de transporte marítimo de passageiros e cargas de São Francisco do Sul a Joinville, não se sabe ao certo quando entrou em operação, há divergências entre 1878 e 1888, mas reconhece-se sua importante função como meio de transporte, suas atividades foram mantidas até a década de 1930.



Fonte: Museu Histórico de São Francisco do Sul. Extraído do Jornal A Notícia (2007).

Ilustração 8: Fotografia do “Vapor Babitonga” em 1919

⁷³ “Na fase anterior ao ciclo de transporte terrestre, os rios e o litoral tiveram, consequentemente, grande expressão no comércio das mercadorias e, a hinterlândia do porto correspondia à bacia de escoamento ou de importação, cabendo à cidade situada na boca do estuário o comando de toda a bacia” (MAGALHÃES, p. 48).

⁷⁴ No porto de Itajaí a hinterlândia fluvial também procedeu por muito tempo a hinterlândia rodoviária, através dos rios Itajaí-Açu, Itajaí-Mirim, e seus afluentes. A cidade de Blumenau possuía um ancoradouro, assim como a cidade de Joinville (MOREIRA, 1995).



Fonte: Museu Histórico de São Francisco do Sul. Extraído do Jornal A Notícia (2007).

Ilustração 9: Fotografia do Antigo porto no rio Cachoeira, em Joinville

Em uma crônica publicada no jornal A Notícia na década de 1950, e republicada em 2007, Cezar A. De Carvalho lamenta a falta do transporte fluvial entre Joinville e São Francisco dizendo que

A condução de passageiros entre Joinville e São Francisco do Sul há muito tempo é realizada por via terrestre, apenas. A via potâmico-marítima foi totalmente delegada; destina-se, unicamente, à vazão de pesadas cargas, que descem o rio em lanchões e alvarengas, em demanda ao porto de exportação. É pena. Deplorável mesmo, que Joinville não disponha de um serviço fluvial de transportes de passageiros (Jornal A Notícia, 2007).

A citação elucida a idéia de que a hinterlândia fluvial do porto de São Francisco atuou, por um período, concomitantemente com a estrada de ferro e rodovia. Paulatinamente os vagões foram substituindo as barcas, e a consolidação das estradas de rodagem e a necessidade de embarcações com calados cada vez maiores, culminou no fim do transporte hidroviário na região. Outro fator que contribuiu para a decadência do transporte hidroviário na região foi fechamento do Canal do Linguado em 1935, pois ocasionou o assoreamento de muitos pontos

da baía e a concentração de resíduos urbanos e industriais, sendo possível a navegação apenas para barcos de pequeno porte.⁷⁵

Ainda referente à hinterlândia fluvial, Rocha (1994, p. 85) contribui ao afirmar que, até os anos 1970, considerável parte do transporte dos produtos e das matérias-primas era via marítima, por conta disso a indústria Tupy construiu uma nova fundição mecanizada, em funcionamento desde 1954, no bairro Boa Vista, próximo à Lagoa Saguazu (na baía da Babitonga, ligando ao porto de São Francisco do Sul). Com a expansão das rodovias, e conclusão da BR-101, “o principal meio de transporte passou a ser o rodoviário, [...] cuja despesa para o mercado acresce 4% a 5% no custo do produto final”.

2.2.1. Hinterlândia ferroviária: o ramal São Francisco – Porto União

A hinterlândia ferroviária de São Francisco compreende o Ramal Ferroviário São Francisco - Mafra, antigamente até Porto União (concessionária América Latina Logística – ALL), um braço da ALL Malha Sul que integra os portos de Paranaguá (PR), São Francisco e Rio Grande (RS). A partir de Mafra (SC) a ferrovia atinge o estado do Rio Grande do Sul, alcançando também a Argentina. E em direção ao norte passa pelos estados do Paraná, São Paulo, atingindo Corumbá, no Mato Grosso do Sul, divisa com a Bolívia, e o estado do Mato Grosso.

Conforme Magalhães (1969), antes do surgimento do veículo, a hinterlândia portuária era facilmente determinada pela linha que passava pela ponta dos trilhos. Para saber a ampliação da hinterlândia, era suficiente demarcar os períodos das instalações das estações ferroviárias, encontrando-se àquela no limite dos trilhos da ferrovia.

“A hinterlândia ferroviária afirma-se na medida em que o trem possa atender com presteza às necessidades do movimento do porto, e na medida em que possa concorrer com o transporte rodoviário” (MAGALHÃES, 1969, p. 49). Referente ao papel da ferrovia hoje, sabe-se da sua incapacidade de concorrer com as rodovias, tendo em vista que as estradas de ferro não são interligadas, e não penetram em todas as regiões produtoras como a rodovia. Além do mais, existe também a falta de investimento, obsolescência e a baixa velocidade com que os trens trafegam, sobretudo no interior das cidades. Magalhães (1969, p. 50) contribui, assinalando que

⁷⁵ Atualmente existem embarcações de turismo que fazem o trajeto Joinville – São Francisco do Sul, mas dependem da maré por conta da pouca profundidade do rio Cachoeira.

A incapacidade das ferrovias em atender a um tráfego rápido, ora pelas condições naturais, ora pelas condições técnicas deficientes, reflete na operosidade dos portos, pois transporte é sobretudo a interligação de sistemas e o mau funcionamento de um deles vai refletir sobre o outro.

Apesar dos problemas ainda enfrentados pelo ramal ferroviário que atende o porto de São Francisco do Sul, este ainda é o único do Estado que dispõe deste modal interligado à malha nacional, o que representa um diferencial para o porto. Como se sabe, em Santa Catarina, os portos de Itajaí, Navegantes e Itapoá são atendidos apenas pelo modal rodoviário. Já o porto de Imbituba é servido pela Ferrovia Tereza Cristina, que abrange a região carbonífera do sul, cortando 12 municípios da região. No entanto a ferrovia não se conecta à outra rede nacional o que limita sua atuação, atualmente o principal produto movimentado é o carvão mineral, produzido na região e destinado a geração de energia termelétrica, e contêineres, com mercadorias diversas, destinados ao porto de Imbituba.

As primeiras ferrovias catarinenses foram construídas no final do século XIX, e primeiras décadas do século XX, estas exerceram importante papel no escoamento da produção para os portos costeiros e para os mercados consumidores do Sudeste, promovendo o dinamismo econômico das regiões com presença de pequena produção mercantil.

O início do século XX caracterizou-se pela consolidação/conclusão de importantes trechos ferroviários: a) Ferrovia Tereza Cristina: foi a primeira ferrovia do Estado e, servia à exploração e escoamento das jazidas de carvão no sul do Estado, na região de Tubarão e Criciúma (concluída na década de 1880); b) Estrada de Ferro Santa Catarina: construída em 1899 para escoar a produção (madeira, erva mate, cereais, charutos) dos núcleos coloniais do vale ao Porto de Itajaí, foi desativada em 1971 pela RFFSA; c) Ramal São Francisco: iniciou-se a construção em 1904 e, foi liberado o tráfego de Porto União para São Francisco em 1917; d) Estrada de ferro São Paulo - Rio Grande: construída entre 1908 e 1910, ligando em Santa Catarina Porto União/SC a Marcelino Ramos/RS) (ROCHA; BARBOSA; CABRAL, 2009).

A concessão para a construção de uma estrada de ferro, entre Santa Maria (RS) e Itararé (SP), integrando os três estados do sul do Brasil, foi obtida pelo engenheiro João Teixeira Soares, em novembro

de 1889. Já na concessão original, da futura Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande – EFSPRG pretendia-se a construção de dois ramais laterais, um para Guarapuava (PR) e outro que buscasse algum porto no estado de Santa Catarina.

Referente ao processo de construção do Ramal São Francisco, os escritos históricos mostram que, diversas tentativas foram empreendidas antes da construção do atual traçado. Em julho do ano de 1884, foi anunciada a primeira tentativa para a construção de uma Estrada de Ferro que recebeu a denominação de D. Pedro I; em 1889, como primeiro ato do governo estadual republicano (Decreto Nº 1, de 22 de janeiro de 1890) foi dado privilégio a Carlos Wigg para construir uma via férrea entre São Francisco e Rio Negro (PR), passando por Joinville, e que por motivos políticos e administrativos diversos também não logrou os seus objetivos (CARVALHO, 1973).

Em 1892, o então engenheiro Lauro Muller, bateu às margens do rio da Pedreira a estaca determinando o início da construção da linha-férrea São Francisco – Chopin (PR) que, como os dois projetos citados anteriormente, não foi executado.

Em âmbito federal apenas em 1901 foi concedida uma licença de construção de um ramal com traçado nestas condições, que hoje é conhecido como Ramal São Francisco. Os direitos para a realização da referida estrada foram concedidos ao Dr. Antonio Roxo Roiz, que na qualidade de presidente da Companhia São Paulo – Rio Grande entregou ao engenheiro Joaquim Leite Ribeiro a direção dos trabalhos do traçado da estrada, que teve início no ano de 1905, partindo da Ponta da Cruz para o interior, até atingir a cidade de Porto União (SC) no planalto norte.⁷⁶

O engenheiro Leite Ribeiro delineou o traçado da estrada de ferro, que a partir da cidade de Araquari (antigo Parati) tomaria a direção do Itapocu (Guaramirim, Jaraguá do Sul, Corupa) até alcançar Assunção, no Paraguai. Entretanto, o fato de Joinville não se incluir no traçado do ramal ferroviário mobilizou todas as forças políticas locais junto aos governos estadual e federal para alteração do projeto.

Pretendia-se de início que esta estrada penetrasse na hinterlândia até encontrar a foz do Iguaçu com o objetivo de permitir à Bolívia e ao Paraguai uma saída para o Atlântico, no caso pelo porto de São

⁷⁶ De acordo com Carvalho (1973), a construção da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande significou na história um acontecimento de notável importância para a formação da cidade de São Francisco do Sul.

Francisco do Sul, todavia tal projeto não se concretizou.⁷⁷ Referente à construção da via férrea, Carvalho (1973, paginação irregular) assinala que

A construção da Estrada de Ferro S. Paulo – Rio Grande, que localizou o seu ponto inicial em São Francisco do Sul [...] foi um prenúncio de nova era de progresso para a cidade que sendo possuidora de um porto que pela sua amplitude e situação geográfica é considerado um dos mais importantes do Brasil, vem esperando que seja aproveitado pelos elementos construtivos que não estejam ligados a interesses regionalistas.

Depois de firmado acordos políticos, definiu-se o novo traçado ferroviário, contemplando então a cidade de Joinville. Quando foi aprovado o ato da modificação do traçado em questão, o engenheiro chefe do trabalho declarou que: “com a mudança do traçado da Estrada de Ferro o progresso de São Francisco e do Parati, ficaria muito para trás e que Joinville por longo tempo se tornaria o porto da mesma via-férrea” (CARVALHO, 1973).⁷⁸

Em 1904(5), iniciou-se a construção do ramal São Francisco, partindo da região litorânea, passando por Joinville, Jaraguá do Sul e Corupá, acompanhando o rio Itapocu e subindo a Serra do Mar em direção ao planalto, percorrendo os municípios de São Bento e Rio Negrinho. No ano de 1917, o tráfego de Porto União a São Francisco do Sul foi liberado com um traçado de 461 quilômetros, apresentando várias estações em seu percurso. O porto e o ramal possibilitaram a ligação de importantes pólos econômicos do Brasil ao porto e deram a região de Joinville acesso a importantes praças emergentes (SILVEIRA, 2006).

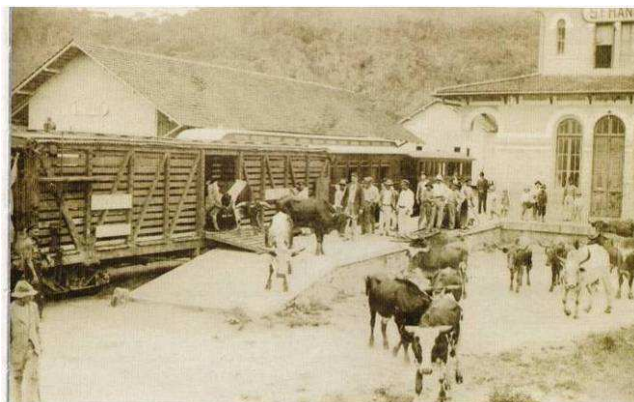
⁷⁷ Este acesso foi muito desejado pelo “notável estadista Barão do Rio Branco, que possuidor de autêntico sentimento de brasilidade, colocou, sempre, os problemas que beneficiassem a pátria, acima dos prejudiciais interesses regionalistas.” (CARVALHO, 1973, paginação irregular).

⁷⁸ Em 26 de junho de 1906 soou “o primeiro apito de uma locomotiva na estrada de ferro sobre a ponte provisória do Canal do Linguado. No dia 29 de julho, chega o primeiro trem à estação ferroviária de Joinville. O presidente Afonso Pena participa da inauguração da linha férrea Joinville – São Francisco do Sul no dia 8 de agosto” (Jornal A Notícia, 2007).



Fonte: Claro Jansson, Itararé, SP apud S. Thiago (2004).

Ilustração 10: Fotografia da construção da Estrada de Ferro São Francisco – Porto União, em 1911



Fonte: Instituto Carl Hoepcke apud S. Thiago (2004).

Ilustração 11: Fotografia mostrando o desembarque de gado na Estação Ferroviária de São Francisco do Sul

Esta ferrovia deu continuidade à função desempenhada anteriormente pela Estrada Dona Francisca, ou seja, escoar a produção do sul do Paraná, do planalto norte e nordeste catarinense até o porto mais próximo. São Francisco concentrava quase toda a erva-mate até o Rio Negro, Lapa, São José dos Pinhais, São Bento, Canoinhas, Campo Alegre e Iguçu (SILVEIRA, 2006).

Com o declínio da exportação da erva-mate nas primeiras décadas do século XX, o porto passou a receber madeira oriunda do planalto norte, através do ramal ferroviário São Francisco. Com o desenvolvimento da atividade industrial na cidade de Joinville passou também a receber e exportar produtos industrializados.

A partir da década de 1980, com a instalação da empresa Ceval Alimentos nas imediações do porto, a ferrovia passou a transportar grãos, sobretudo soja. No ano de 1996, em um leilão realizado, a Ferrovia Sul Atlântico S.A., atual América Latina Logística do Brasil S.A. (ALL) obteve a concessão da rede ferroviária da Malha Sul pertencente à Rede Ferroviária Federal S.A. (operante do ramal São Francisco).

A outorga dessa concessão foi efetivada pelo Decreto Presidencial de 21 de fevereiro de 1997, publicado no Diário Oficial da União de 24 de fevereiro de 1997. A empresa iniciou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas em março de 1997 (ROCHA; BARBOSA; CABRAL, 2009).

A ALL opera uma malha férrea de 20.495 quilômetros de extensão, abarcando os estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e a região central da Argentina. A empresa atravessa as fronteiras do Paraguai e Uruguai e serve o Chile por rodovia a partir da base logística intermodal de Mendoza, na Argentina. Sete dos mais importantes portos do Brasil e Argentina são atendidos pela ALL (Ilustração 12).



Fonte: Sítio eletrônico da América Latina Logística – ALL.

Ilustração 12: Áreas de atuação da América Latina Logística – ALL

Atualmente, passam duas composições, com três locomotivas e 82 vagões pelo trecho Mafra a São Francisco do Sul em cada sentido, com capacidade para transportar até 7,5 mil toneladas (existe estudo para sete trens/dia). Mas durante a safra de grãos, no início do ano, este movimento chega a duplicar. Os principais produtos transportados no sentido São Francisco do Sul são: soja, farelo, óleo vegetal e material siderúrgico (bobinas). E no sentido Mafra: trigo, cevada, malte, fertilizantes e material siderúrgico (bobinas). Para Jaraguá do Sul apenas o carregamento de cimento ensacado. A ALL atua com foco no crescimento da movimentação de commodities e na ampliação da atuação em novos segmentos de produtos industrializados, como contêineres, bens de consumo, frigoríficos, madeira, entre outros (entrevista concedida via e-mail pela ALL).

Somente em 2007, a ALL investiu R\$ 600 milhões em via permanente, tecnologia, ativos (locomotivas e vagões), pátios ferroviários, treinamentos e demais projetos para proporcionar o aumento da produtividade e da segurança em sua malha (entrevista concedida via e-mail pela ALL). Em 2011, A ALL vai concluir um

investimento de R\$ 44 milhões na troca dos trilhos nos 38 quilômetros de trecho de serra, entre São Bento do Sul e Corupá. A substituição de trilhos mais leves por outros mais pesados vai permitir a operação de trens mais carregados, que transportam grãos do interior do Paraná para o Porto de São Francisco do Sul e fertilizantes no sentido contrário (em média, um trilho instalado em trecho de serra tem vida útil de dez anos). A empresa também pretende construir, em 2011, um terminal de grãos no Porto de São Francisco, um investimento de R\$ 7 milhões, em parceria com a Global Logística.

A malha sob concessão da ALL em Santa Catarina é de 1.204 quilômetros, sendo os principais entroncamentos os trechos Mafra-Lages e Mafra a São Francisco do Sul. Já o trecho Mafra - Marcelino Ramos é um trecho com baixa demanda de cargas, que recebe manutenção básica, com circulação de veículos de inspeção e ainda de trens turísticos esporádicos, promovidos pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF-SC). A retomada da circulação de cargas neste trecho depende exclusivamente de acordos comerciais, com a disponibilização de volumes, por parte dos clientes, que viabilizem a operação (entrevista concedida via e-mail pela ALL).

Santa Catarina tem importante posição no Mercosul e na exportação de produtos agrícolas brasileiros. Sua malha, entretanto, é uma das menores em capilaridade, quando comparado a outros estados do sul e sudeste, por isso, a movimentação é restrita. A ferrovia tem importante papel na exportação de commodities agrícolas pelo porto de São Francisco do Sul (em 2007, foi responsável por movimentar 87% do total de commodities comercializados pelo porto), assim como em segmentos industrializados como florestal, siderurgia e contêineres (entrevista concedida via e-mail pela ALL).

Entre seus principais clientes, estão algumas das maiores empresas do país, como Cargill, Bunge, AmBev, Unilever, Votorantim, Scania, Ipiranga e Gerdaul. Seus serviços logísticos incluem o desenvolvimento de projetos customizados, movimentação nacional e internacional *door-to-door*, distribuição urbana, gestão completa de armazéns, centros de distribuição e estoques. Atende aos mais diversos segmentos: commodities agrícolas e fertilizantes, combustíveis, construção, madeira, papel, celulose, siderúrgicos, higiene e limpeza, eletro-eletrônicos, automotivo e autopeças, embalagens, químicos e petroquímicos, bebidas, entre outros.

Com o objetivo de ampliar a malha ferroviária, a Secretaria de Infraestrutura desenvolveu em 2003 o “Estudo de Viabilidade do Sistema Ferroviário no Estado de Santa Catarina”, o qual propõe duas

novas ferrovias: Ferrovia Litorânea - 236 km; Ferrovia Leste- Oeste - 616 km.

O estudo da Ferrovia Litorânea indica um caminho que liga Imbituba a Araquari, e conectaria as ferrovias América Latina Logística e Ferrovia Teresa Cristina, além dos quatro portos catarinenses. Por sua vez a Ferrovia Leste-Oeste prevê a ligação entre as cidades de Itajaí e Chapecó, conectando à ALL em Ponte Alta no Planalto Serrano, e em Herval d'Oeste, no Vale do Rio do Peixe (vide Ilustração 13).



Fonte: Secretaria de Estado de Infraestrutura.

Ilustração 13: Ferrovias existentes e planejadas no Estado de Santa Catarina

Atualmente o traçado ferroviário em São Francisco do Sul está sendo retirado do perímetro urbano e deslocado para a periferia do município, a fim de minimizar os conflitos existentes entre ferrovia – rodovia – moradores, bem como para dar uma maior agilidade à ferrovia no atendimento ao porto⁷⁹. Esta medida vem sendo tomada em diversos municípios brasileiros que enfrentam o mesmo problema, e as obras estão sendo financiadas através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

⁷⁹ O contrato foi assinado em setembro de 2006, pouco antes das eleições, mas a ordem de serviço saiu apenas dois anos mais tarde.

Desde 1981, quando a Prefeitura Municipal de São Francisco reavaliou a ocupação e estabeleceu o zoneamento do perímetro urbano, foram observados diversos conflitos do tráfego ferroviário com a comunidade. A passagem da linha férrea pelo município atravessa o único acesso à cidade. O trem corta cinco cruzamentos que ficam bloqueados por no mínimo quinze minutos, a passagem do trem impede o trânsito de veículos do centro aos bairros ou vice-versa, no período diurno por cinco a seis vezes, duas delas em horários de término comercial (conforme entrevista realizada na prefeitura).

O volume de cargas movimentadas pela ferrovia vem aumentando significativamente em razão do crescimento do porto, sendo registrado, em 2001 um volume de 33.639 vagões (considerando carregamento e descarga), crescendo em 2005 para 63.961 vagões, e no ano de 2009 registrou-se 42.635 vagões (Tabela 12). No ano de 2005 o transporte ferroviário movimentou cerca de 1,6 milhões de toneladas, o que correspondeu a 32% do movimento total do porto. E em 2009, 1,7 milhão de toneladas de grãos foram transportados pelo modal ferroviário.

Tabela 12: Comparativo da movimentação de vagões (carregamento e descarga) no Ramal Ferroviário de São Francisco do Sul (2001 - 2009)

ANO	MÊS												
	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Mai.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dez.	Total
2001	2.150	1.813	2.718	3.309	3.677	3.687	3.518	3.049	2.386	2.683	2.036	2.613	33.639
2002	1.864	3.027	3.702	3.871	3.728	3.067	3.531	3.477	2.887	3.763	1.992	2.154	37.063
2003	1.993	2.333	3.453	4.043	2.999	2.534	2.358	2.842	3.738	2.887	3.390	3.834	36.404
2004	3.204	2.658	3.819	4.218	5.138	3.834	5.085	4.476	3.133	2.155	2.193	1.773	41.686
2005	2.837	2.669	5.721	6.185	7.572	7.164	6.694	6.609	6.427	4.820	4.836	2.427	63.961
2006	3.016	6.077	8.957	8.617	4.773	6.197	3.972	4.892	5.413	3.003	2.053	1.674	58.644
2007	1.618	5.217	6.631	4.778	2.934	6.395	7.165	7.231	5.946	4.519	3.339	2.982	58.371
2008	2.400	2.678	7.165	7.430	6.066	3.904	5.268	4.516	2.805	3.502	3.888	3.072	52.694
2009	2.653	3.246	5.517	4.954	6.691	5.502	5.150	2.574	2.079	1.702	1.328	1.239	42.635

Fonte: ALL (América Latina Logística).

Nos dias atuais, o maior problema observado em relação ao sistema viário é a interferência do transporte de mercadorias relacionadas ao porto, com a circulação urbana, especialmente quanto ao sistema ferroviário, uma vez que a passagem do comboio leva uma longa interrupção na circulação de veículos (Ilustração 14).



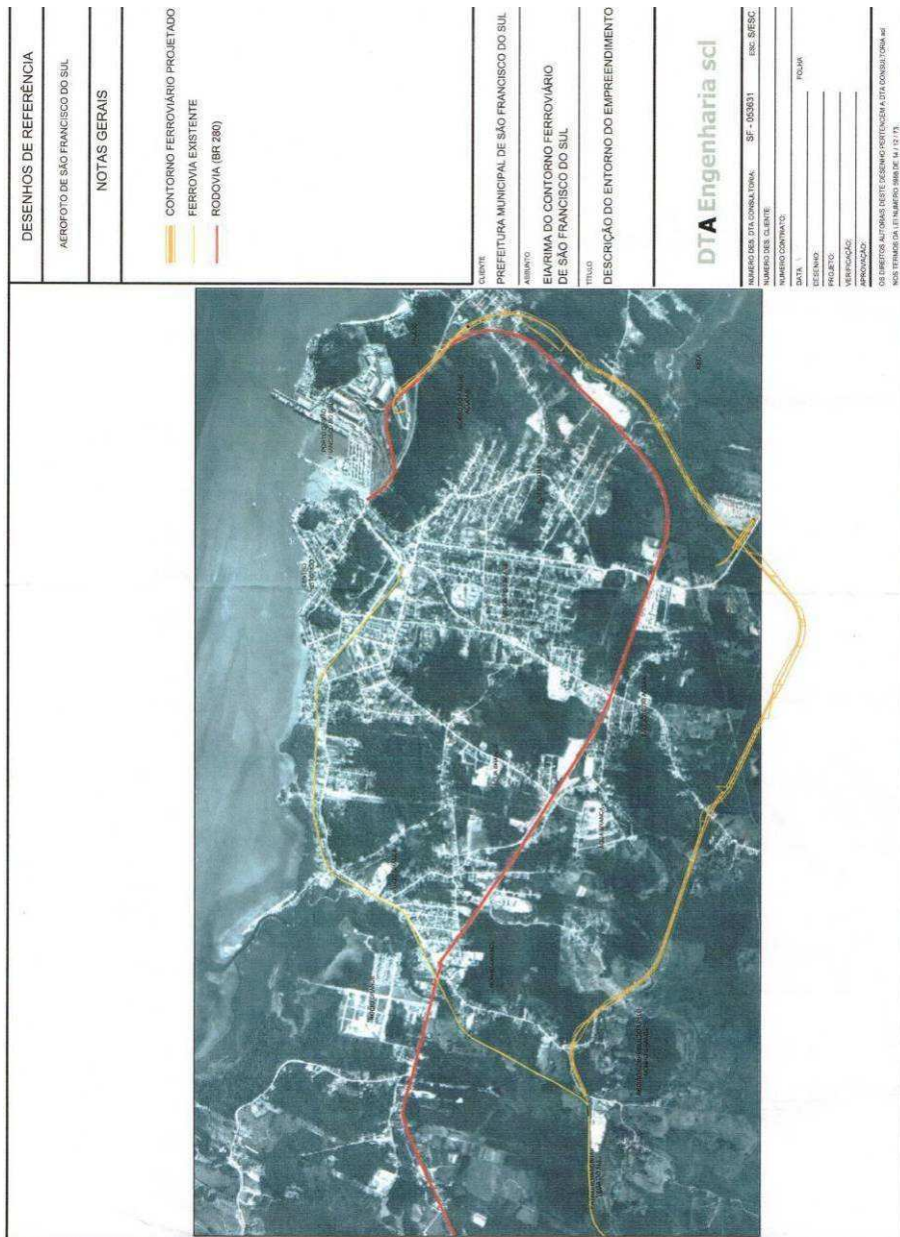
Autor: Elisa B. Cabral (outubro/ 2007).

Ilustração 14: Problemas referentes ao sistema viário, conflitos ferrovia/rodovia (R. Marcílio Dias e R. Augusto dos Santos)

O acesso ao novo traçado ferroviário se dará a partir da ferrovia existente, com início em área próxima as instalações da Vega do Sul, e percorrerá um trecho de 8,4 quilômetros até chegar às instalações do porto de São Francisco do Sul (Ilustração 15). Neste está previsto um grande anel rodo-ferroviário, chamado de pêra, ainda em estudo. Para a implantação do empreendimento será investido um total de R\$ 19 milhões.

Ainda referente aos investimentos ferroviários, em 2011, o Terminal Portuário Santa Catarina – TESC assinou contrato com a Brado Logística (ALL e Standard Logística) para iniciar a movimentação de contêineres por via ferroviária, uma economia de 20% com o transporte da carga em comparação com o modal rodoviário. Pretende-se incrementar a movimentação ferroviária com o transporte de contêineres tanto para cargas frigorificadas (*reefer*) quanto secas. A intenção é atrair, principalmente, as empresas de agronegócio que precisam escoar a produção de aves e suínos em sistema refrigerado. A expectativa é que entre um e dois anos, 10% da movimentação de carga no Tesc chegue por via ferroviária.⁸⁰

⁸⁰ Valor Econômico (21/07/2011).



Fonte: EIA/RIMA (2005).

Ilustração 15: Contorno ferroviário projetado

2.2.3. Hinterlândia rodoviária: a construção da BR-280

A hinterlândia rodoviária compreende a BR-280, que alcança o planalto norte até o município de Porto União, e no município de Mafra conecta-se à BR-116, dando acesso ao planalto de Lages e Rio Grande do Sul; e em direção ao norte ao estado do Paraná, regiões sudeste e nordeste do país. No município de Araquari a BR-280 (sentido leste-oeste) desemboca na BR-101 (sentido norte-sul), principal rodovia do Estado, dando acesso ao estado do Rio Grande do Sul e Paraná. Muitas unidades industriais tem se instalado às margens da BR-101, trecho norte, por conta da logística favorável como acesso facilitado aos mercados consumidores e recebimento de matéria-prima de outras regiões do Brasil via rodovia duplicada e portos de São Francisco do Sul e Itajaí-Navegantes, assunto que será detalhado posteriormente.

De acordo com Magalhães (1969, p. 51), o caminhão funciona como um melhor integrador da hinterlândia ferroviária. No entanto, é certo que a rodovia superou o trem em muitos aspectos, pela ampla mobilidade e pela possibilidade da entrega da mercadoria porta-a-porta. As rodovias foram construídas voltadas para o mercado interno a fim de integrar regiões entre si, fazendo com que “a hinterlândia de um porto se comunicasse com a de outro, o que veio dificultar o critério para determinação de hinterlândias portuárias”.⁸¹

A abrangência da hinterlândia depende muito de algumas características peculiares dos portos como qualidade na operação, frequência e diversidade das linhas de navegação, facilidades alfandegárias, intermodalidade e, tarifas portuárias. Diferentemente do que se pensa, nem sempre a hinterlândia estará relativamente próxima ao porto com o qual comercia, resultado da proliferação das estradas de rodagem e do avanço dos meios de transporte e vias de comunicação, o que facilita o intercâmbio entre porto e hinterlândia longínqua. Pode-se citar o exemplo do porto de Itajaí que exportou em 2007, segundo Campos Neto (2009), 59,5% das mercadorias do estado do Acre, e 19,7% de Rondônia.

Os estados supracitados estão afastados de todos os portos costeiros do Brasil, no entanto, analisando unicamente a distância, poder-se-ia dizer que seria mais conveniente utilizar os portos de Belém,

⁸¹ “A mobilidade que o caminhão possibilita, obriga ao pesquisador de uma geografia dos portos a lançar mão de todos os critérios possíveis para chegar a uma hinterlândia verdadeira, cada vez mais determinada pelos produtos efetivamente transportados.” (MAGALHÃES, 1969, p. 51)

cerca de 770 quilômetros mais próximo do que o de Itajaí, ou o de Santos, redução de 350 quilômetros. Contudo, trata-se de uma questão de logística, com certeza estudos de viabilidade foram feitos e detectaram o porto de Itajaí como o mais adequado. Os motivos podem estar relacionados às tarifas portuárias, qualidade na operação, segurança, agilidade, mais opções de linhas atendidas pelo porto, qualidade das rodovias que interligam as regiões, valor do frete, incentivos fiscais (ICMS), entre outros.

Pode-se citar também o exemplo de Magalhães (1969), quando se refere à exportação do café paranaense na década de 1960, que possuía como escoador mais próximo o porto de Paranaguá, no entanto o café destinava-se também para os portos de Santos, Angra dos Reis, Rio de Janeiro e Niterói. De acordo com o autor isto não era resultado apenas da grande quantidade a ser exportada, mas também pelas diferenças de taxas cobradas em cada um.

2.2.3.1. Evolução da infraestrutura rodoviária em Santa Catarina

O crescimento econômico e populacional catarinense na década de 1950, decorrente do processo de industrialização e da fase de ascensão da economia mundial, gerou uma forte demanda de investimento em infraestruturas, atrelada aos planos de integração nacional, cuja consolidação deu-se pela opção por rodovias. É neste contexto que em 1956, no governo de Jorge Lacerda, foi elaborado o Plano de Obras e Equipamentos (POE), o qual deveria investir em quatro setores: 1. estradas de rodagem; 2. energia elétrica; 3. agricultura e, 4. educação e cultura. As estradas de rodagem foram contempladas com 45% dos recursos destinados a este plano, e as principais rodovias beneficiadas foram: São Francisco do Sul – Porto União (BR-280), Itajaí – Rio do Sul – Curitiba (BR-470), Itajaí – Ituporanga (BR-486), e Laguna – São Joaquim (SC-438 – Serra do Rio do Rastro) (ROCHA; BARBOSA; CABRAL, 2009).

No ano de 1961, governo de Celso Ramos, o POE foi substituído pelo PLAMEG, Plano de Metas do Governo, com duração de quatro anos. Este foi dividido em duas fases, uma de execução de obras e serviços públicos e a outra de promoção do desenvolvimento econômico-social do Estado. As políticas voltadas para o sistema rodoviário previam a integração sócio-econômica do Estado por meio de um conjunto de rodovias tronco que interligasse as diversas regiões do Estado e possibilitasse o rápido acesso ao sistema portuário, sem ignorar

a integração dos planos rodoviários estadual e federal. (ROCHA; BARBOSA; CABRAL, 2009).

Em 1963, a BR-280 recebeu implantações de novos trechos, e a pavimentação do trecho entre Joinville - São Francisco do Sul e Rio Negrinho-Campo Alegre - 65 km. Em 1967 foi aprovado o segundo Plano de Metas para o triênio 1968-1970. No quadriênio de 1966/69 o PLAMEG investiu 55% no setor de transportes, demonstrando o nível de importância atribuído ao sistema rodoviário.

Peluso (1991) lembra que, a década de 1970 marcou a revolução do transporte rodoviário em Santa Catarina. A rodovia federal BR-116 foi construída num período anterior, na década de 1950, conectando os municípios de Mafra e Caxias, passando por Lages, Curitiba e Papanduva, percorre o Planalto no sentido norte/sul. Em 1970 entraram em tráfego a BR-101 (Curitiba - Porto Alegre, cortando de norte a sul o litoral, ligando as cidades de Joinville, Itajaí, Florianópolis, Tubarão, Araranguá); parte da BR-282 (São Miguel d'Oeste – Campos Novos) e a BR-470 (Campos Novos – Itajaí, que atravessam o território catarinense de leste a oeste); BR-280 (Mafra – Rio Negrinho – São Bento do Sul – Campo Alegre – BR-101); BR-153 de Curitiba a Erechim, passando por Concórdia e Irani; BR-158 (Iraí – Maravilha) e as estradas estaduais asfaltadas.

Referindo-se as consequências desencadeadas pela preferência ao rodoviarismo, Peluso (1991, p. 276 – 277) acrescenta que

As modificações surgidas nos sistemas de transporte exerceram grande influência no sistema de cidades. Laguna, o grande cetro comercial da região Sul de Santa Catarina, perdeu o monopólio econômico do seu subsistema urbano. Joinville, que em Santa Catarina dominava os comércios de madeira e erva-mate, e com grande poder de atração sobre o planalto do rio Iguaçu e da área dependente da antiga Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, perdeu esse comércio e a liderança sobre a zona produtora dessas mercadorias. A BR-101 incentivou a atração de Curitiba sobre Joinville, bem como sobre Campo Alegre, São Bento do Sul e Rio Negrinho mercê da BR-280 que com ela se entronca. As estradas asfaltadas do vizinho Estado do Paraná já haviam reforçado a dependência de Porto União e Canoinhas à sua capital.

A rodovia BR-280, com diretriz geral no sentido leste/ oeste, atravessa diferentes regiões, com uma extensão estimada de 640 quilômetros, inicia seu traçado no município de São Francisco do Sul, segue pelo vale do Rio Itapocu passando pelo município de Jaraguá do Sul, deslocando-se a oeste em direção a Serra do Mar onde se torna sinuosa até chegar ao planalto norte, percorrendo os municípios de São Bento do Sul, Mafra e Canoinhas. A partir deste município até Porto União a estrada está sob a jurisdição do governo do Estado, passando a ser uma rodovia coincidente. Neste último trecho o traçado da rodovia é mais estreito e em piores condições de tráfego. Em Porto União a estrada passa a percorrer no Estado no Paraná, e conclui-se no extremo oeste catarinense, em Dionísio Cerqueira.

Além de sócio-economicamente atender duas notáveis regiões econômicas do Estado, a BR-280 interliga importantes rodovias longitudinais como a BR-101, BR-116, BR-153, BR-158/ SC, permitindo o intercâmbio de tráfego e dando acesso pavimentado ao Porto de São Francisco do Sul. A referida rodovia, pelo acesso que dá a este terminal portuário, contribui significativamente para a economia regional, basicamente regiões do noroeste do Rio Grande do Sul, oeste de Santa Catarina e sudoeste do Paraná, são beneficiadas pela via, por onde exportam uma diversidade de produtos industrializados, e agrícolas, sobretudo a soja.

O subtrecho São Francisco do Sul, entroncamento BR-101/ SC (km 0 – km 35,0) é parte integrante da rodovia BR-280, que constitui a principal via de escoamento do Corredor de Exportação que se efetua através do terminal portuário francisquense. Desenvolve-se no sentido geral leste-oeste de São Francisco para a BR-101. A ligação da Ilha de São Francisco com o continente faz-se através do Canal do Linguado, fechado totalmente em 1948 por aterro convencional, construído para dar passagem à ferrovia. O subtrecho desenvolve-se integralmente em região plana e paralelamente ao ramal ferroviário São Francisco (concessão da América Latina Logística – ALL), que se conecta ao município de Mafra, no planalto norte catarinense.

O segmento do km 6,0 ao 31,0 constitui o primeiro segmento pavimentado em Santa Catarina pelo Governo Estadual, o que ocorreu no ano de 1962. Já o segmento entre o km 0 (Porto de São Francisco) e o km 6,0 (acesso a São Francisco), trata-se de variante introduzida ao traçado original da rodovia, de forma a contornar a cidade, e assim, melhorar as condições de acesso ao Porto, agora feita de maneira mais direta, foi implantado no período de 1978/ 1980. O segmento do km 31,0 (Interseção BR-280/ SC - 301) – km 35,0 (entroncamento BR-280/

BR-101), foi implantado em 1972 e, pavimentado no período de 1978 - 1980.

Atualmente, percebe-se a deterioração e a precariedade em que se encontra esta rodovia, sobretudo no trecho porto – Jaraguá do Sul. Isto se dá pelo constante aumento da movimentação de caminhões de carga oriundos das hinterlândias e destinados ao porto da cidade de São Francisco, ou provenientes deste e direcionados aos mercados consumidores. Os números positivos e crescentes registrados nas estatísticas portuárias não coincidem com a quantidade de obras realizadas para melhoria dos acessos (rodoviários e ferroviários), e das infraestruturas necessárias na retroárea do porto.

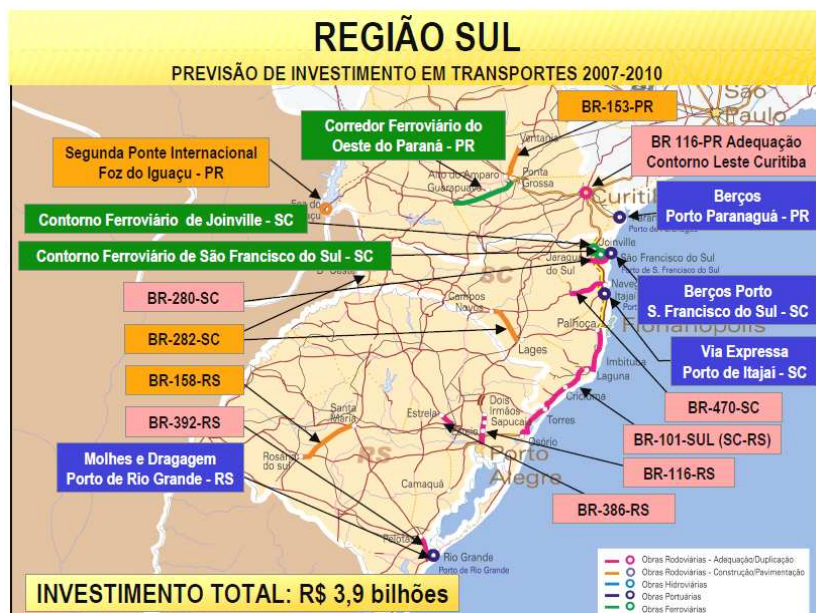
Segundo dados do Ministério dos Transportes (2009) o Volume Médio Diário (VMD) no trecho compreendido entre o porto e a BR-101 é de 10.600 veículos, e entre o trecho BR-101 - município de Mafra (SC) é de 13.200 veículos. Percebe-se que esta via rodoviária tem se tornado um gargalo logístico para a região, visto que não consegue mais atender de forma segura e eficiente a demanda crescente do porto. A falta de investimento nestas infraestruturas logísticas compromete a competitividade e o progresso da atividade portuária, bem como dos seus clientes que pela obsolescência das vias de acesso, são forçados a procurar outros portos mais distantes, e bem preparados logisticamente.

Soma-se ao movimento de caminhões, o número elevado de carros de passeio que transitam nesta rodovia, pela atração que a cidade de Joinville exerce sobre São Francisco ⁸² (clínicas médicas especializadas, hospitais, comércio, escolas, universidades) resultando num fluxo diário de automóveis, que se intensifica ainda mais no verão (período de alta temporada). Pois, os balneários da Ilha de São Francisco (Enseada, Ubatuba, Itaguaçu, Prainha) atraem muitos veranistas, destacando-se aqueles da região nordeste catarinense, como Joinville e Jaraguá do Sul, e também do Paraná. Segundo dados do Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro – GERCO (2009), o município de São Francisco do Sul recebeu entre os meses de janeiro e fevereiro de 2009, 67.306 visitantes, e o incremento populacional ocasionado pelo aporte da população flutuante no município no ano de 2009, foi de 23,53%, o que significa uma população flutuante de 9.423 pessoas.

⁸² A partir da análise de hierarquia urbana, percebe-se que há uma subordinação das cidades do norte e nordeste de Santa à Joinville, maior cidade do Estado, e capital regional “B”, conforme o REGIC – Regiões de influência das cidades do IBGE. Joinville, por sua vez, pertence à rede urbana do Paraná, polarizada pela cidade de Curitiba.

A fim de minimizar a precária situação em que se encontram os acessos ao porto, há pelo menos 10 anos estudos e projetos para a duplicação da via (porto – Jaraguá do Sul) vêm sendo realizados. Este projeto será executado, sobretudo, com investimentos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), programa do governo federal executado desde 2007, que tem como objetivo acelerar o crescimento da economia, eliminando os gargalos na infraestrutura do país (o carro chefe desses investimentos destina-se a logística de transportes).

Pode-se observar nas Ilustração 16, a previsão de investimentos em transportes do referido programa, na região Sul entre os anos de 2007 – 2010. Tais projetos abarcam diversas melhorias na logística multimodal de São Francisco, pois prevê, além da duplicação da BR-280, a transposição do contorno ferroviário de Joinville e São Francisco do Sul, e melhorias nos berços de atracação do porto.



Fonte: Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)

Ilustração 16: Previsão do PAC de investimentos em transportes entre os anos 2007 – 2010

2.3 CICLO DOS GRÃOS E CONTENTORES A PARTIR DA DÉCADA DE 1970

No início da década de 1970, o Brasil vivenciava o “milagre econômico”, com empréstimos e investimentos estrangeiros, a economia passa por um vertiginoso desenvolvimento, beneficiada pelo grande crescimento do comércio mundial. Registra-se considerável aumento do PIB (14% entre 1968 e 1973), da produção industrial e das exportações. O plano econômico implementado visava alocação de recursos nos setores siderúrgico, mecânico e petroquímico, os quais apresentaram significativa ampliação no período. A maior expansão da indústria química foi nesta década, com a criação dos pólos petroquímicos de São Paulo e Camaçari. A indústria automobilística cresceu 25% ao ano, durante o “milagre”, triplicando a produção de automóveis (307 mil carros) em relação ao ano de 1964.

Neste cenário, a construção civil também apresentou forte aquecimento, e os canteiros de obra operavam “à base de formigueiros humanos”, nas palavras de Rangel (1985, p. 60), antes, porém da completa substituição do Departamento I artesanal pelo industrial, consolidada na década de 1970, sobretudo entre 1975-79 (II PND), que passou a exigir menos mão de obra.

A acelerada majoração demográfica, e da renda per capita, bem como a abertura para o mercado externo e a intensificação da agricultura, exigiam investimentos em novas técnicas agrícolas para suprir a demanda crescente do país. A introdução destas técnicas e a modernização da agricultura no país foram também efeitos da Revolução Verde, movimento iniciado no pós-guerra e deflagrado nas décadas de 1960 e 1970, que tinha como intuito aumentar a produção agrícola no mundo através do desenvolvimento de pesquisas em sementes (adequando para tipos específicos de solos e climas), fertilização do solo e utilização de máquinas no campo. No Brasil, tecnologias próprias começaram a ser desenvolvidas em instituições privadas, públicas, como a Embrapa (Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - instituída em 1972) e universidades.

É neste contexto que estas tecnologias são disseminadas por todo território brasileiro resultando no grande impulso do desenvolvimento da agricultura e da fronteira agrícola, que se expande para o centro-oeste do Brasil, a partir da década de 1980, predominando o cultivo de alguns poucos produtos como soja, cana-de-açúcar, milho e algodão. A soja estabeleceu-se como cultura economicamente importante para o Brasil, ainda na década de 1960, impulsionada pela política de subsídios ao

trigo. Segundo dados da Embrapa, durante esta década sua produção multiplicou-se por cinco, e 98% desse volume era produzido nos três estados da Região Sul (trigo no inverno e soja no verão).

Na década de 1970, a soja se firmou como a principal cultura do agronegócio brasileiro, passando de 1,5 milhões de toneladas, em 1970, para mais de 15 milhões em 1979. Este vertiginoso crescimento foi resultado do aumento da área cultivada e do expressivo incremento da produtividade devida às novas tecnologias e pesquisas. Nas décadas de 1980 e 1990, o explosivo crescimento da soja ocorreu no cerrado brasileiro. Em 1980, 20% da produção nacional de soja provinha do centro-oeste, em 1990, saltou para mais de 40%, e em 2003 próximo de 60% (conforme dados da Embrapa).

O crescimento da economia e da agricultura de exportação, no início da década de 1970, fez com que o governo criasse os Corredores de Exportação (sistema integrado de transporte e armazenamento para agilizar o escoamento de produtos de alta concentração e grandes volumes), elegendo algumas áreas para receber investimento de infraestrutura (obras em sistemas de armazenamento, transportes e estrutura portuária). Neste sentido, definiu-se que a soja seria exportada pelos portos de Paranaguá e Rio Grande, excluindo-se dos investimentos os portos catarinenses.

No entanto, de acordo com Camargo (1988), em 1976, o governo catarinense vê a possibilidade do escoamento da produção de soja de Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul pelo porto de São Francisco. Foi então construído o Terminal Graneleiro “Governador Irineu Bornhausen”, um complexo para armazenamento e exportação de soja, junto ao porto e administrado pela Companhia Catarinense de Armazenamento (COCAR). De acordo com Goularti Filho (1998) estes investimentos faziam parte do Programa Decenal de Reaparelhamento e Expansão dos portos (1975 a 1984), que tinha como meta investir em 26 portos brasileiros. As obras programadas para São Francisco do Sul constituíam-se de terminais para cereais, melhorias na importação de granéis sólidos, recuperação do armazém 2 e aquisição de equipamentos.

A fim de viabilizar o projeto do terminal graneleiro, a Portobrás arrendou para a APSFS uma área de 20.000 m², estendeu o cais em 75 metros, alargou e reforçou outros 150 metros, e a COCAR adquiriu dois pórticos móveis sobre trilhos, com fluxo de mil toneladas por hora, para tornar mais eficiente o carregamento dos navios. Estes investimentos entraram em operação em 1978, e rapidamente os efeitos foram sentidos, pois houve um acréscimo de 100% na movimentação de

granéis sólidos (242.237 para 506.848), e a exportação de cerca de 70.000 toneladas de granel líquido, produto até então não movimentado pelo porto (Camargo, 1988).

É a partir deste processo de inserção do porto francisquense no rol dos portos exportadores de grãos e óleo vegetal, que se inicia um novo ciclo de desenvolvimento, resultando mais tarde na sua especialização como terminal graneleiro, único de Santa Catarina, ao lado dos portos de Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS) na região sul.

As melhorias realizadas no terminal, em fins da década de 1970 eram indispensáveis, pois, de acordo com Goularti Filho (1998) o porto de São Francisco do Sul encontrava-se em situação precária, os equipamentos eram antigos e mal conservados. Tal fato o impossibilitava de acompanhar o padrão de crescimento da economia do Estado e, sobretudo da hinterlândia próxima, o nordeste catarinense, que cada vez mais diversificava sua produção e inseria-se fortemente nas exportações brasileiras. Rocha (1994, p. 150) lembra que, “apesar de ocorrer exportações nas décadas de 60 e 70, foi a partir dos anos 80 que as indústrias de Joinville empenharam-se no mercado externo”. Em 1971, Joinville exportou US\$ 6,6 milhões, sendo que “20% correspondiam a produtos industrializados [...], em 1991, as exportações de Joinville passaram para US\$ 425 milhões.”

No ano de 1979, a indústria beneficiadora de soja Ceval Alimentos, da família Hering, fundada em 1972, em Gaspar – Santa Catarina, instala uma unidade nas imediações do porto de São Francisco do Sul para atuar no recebimento, beneficiamento e exportação de soja, revertendo, conforme assinala Rocha (2004), o estado de abandono que encontrava-se o porto nos anos 1970.⁸³

A condição decadente da infraestrutura do porto francisquense na década de 1970, e a falta de investimento dos anos 1980, não se tratava de um caso isolado. A problemática dos portos nacionais era generalizada, pois a capacidade física e operacional destes não atendia às demandas do comércio marítimo internacional, dotado de navios cada vez maiores e mais modernos. Colocava-se em pauta, então, a

⁸³ “Foi lá nos idos de 1970 [...] Naquela época o porto estava quase fechando, quando veio a consulta de grande firma exportadora de graneis do Paraná, interessada em fazer o embarque de farelo granulado de soja. Lembro-me bem da desconfiança do comandante do navio da Hamburg Süd em atracar no quase abandonado cais, mas consegui convencê-lo [...] e , em poucos dias foi montada em mutirão uma instalação de carregamento de graneis. O tempo ajudou, e o embarque foi um sucesso. Esse embarque pioneiro reverteu a trajetória descendente do porto de São Francisco do Sul, transformando-o na potência que é hoje” (JORDAN, 2003, p. 2 apud ROCHA, 2004, p. 189).

modernização dos portos brasileiros, uma vez que se fazia necessário adequá-los à nova ordem mundial, imposta pela economia liberal difundida a partir de 1970, caracterizada pela intensificação das transações comerciais em âmbito global num ritmo cada vez mais acelerado.

A escassez de investimentos nos portos durante as referidas décadas foi resultado das decisões adotadas pela política econômica nacional, que mergulhada nas crises do fim do “milagre econômico” e da “década perdida” (1980), priorizava outros setores, relegando os portos a segundo plano.

No período posterior ao “milagre brasileiro”, o país contraiu uma grande dívida externa, acumulada durante o período áureo de crescimento (1968-1973), realizado à custa de empréstimos estrangeiros. No final de 1973, eclode a crise do petróleo (fase “b” do 4º Kondratiev), desestruturando a economia dos países “cêntricos” e refletindo nos países periféricos como o Brasil, grande importador de petróleo na época. A partir deste ano a economia decresce, o choque do petróleo provoca déficit comercial e aumento nas taxas de inflação, que passam de 15,5%, em 1973, para 34,5%, em 1974, estimulada pelo aquecimento de quase todos os setores econômicos no Brasil (conforme Mantega, 1997). Em 1974, Geisel assume a presidência e um novo plano econômico é implementado, o II PND, que segundo Mantega (1997, p. 3), “foi o último grande plano econômico do ciclo desenvolvimentista em termos de repercussão e envergadura.”

O II PND propositava um ajuste nos desequilíbrios estruturais da economia, tendo como pilar a consolidação do Departamento I (indústrias supridoras de bens de produção). O plano caracteriza-se também por projetos audaciosos que comprometeriam seriamente os cofres públicos. A meta de consolidar as indústrias de produção de bens de capital concretizou-se com a substituição do Departamento I pré-industrial pelo industrial. No entanto, os déficits comerciais e a dívida externa continuaram se avolumando, em virtude dos financiamentos conseguidos com petrodólares.

Como é sabido, na década de 1980, o Brasil é assolado por uma profunda crise financeira, que se acentua com o segundo choque do petróleo, em 1979, quando eleva-se o preço do barril a US\$ 80, permanecendo neste patamar até 1986. Durante a “década perdida”, há uma significativa redução das taxas de crescimento do PIB, aumento do déficit público em virtude do crescimento da dívida externa (que acrescia ainda mais com a majoração das taxas internacionais de juros), desemprego e altíssimos índices inflacionários. Os empréstimos

internacionais estancavam, e a pressão com a cobrança da dívida tornou-se uma verdadeira guerra. O país passou a ser administrado pela dívida, pois os planos passavam pela aprovação do FMI, resultando na recessão, inflação e arrocho salarial.

Os planos recessivos da década de 1980 reduziram consideravelmente os investimentos em infraestrutura de transporte, a qual foi, cada vez mais, sendo sucateada, tendo como resultado as concessões neoliberais e privatizações dos anos 1990. Os efeitos da crise financeira foram sentidos diretamente nos portos, para os quais se restringiu ainda mais alocação de recursos, agravando a defasagem tecnológica destes.

Outra dificuldade enfrentada pelo sistema portuário brasileiro a partir do final da década de 1970, conforme aponta Moreira (2002), refere-se ao progressivo aumento da carga containerizada, e a necessidade de mudança nas infraestruturas dos portos e de suas cidades imposta por este novo modelo, a exemplo de amplos pátios para movimentação e armazenagem de contêineres, equipamentos modernos para as operações portuárias, programas informatizados para controle das cargas, e áreas retro-portuárias para atender o fluxo rodo-ferroviário, os armazéns e os depósitos de contêineres.

Nos fins dos anos 1970 já estava bem difundido o uso de contêineres no Brasil, contudo o transporte da carga era praticável apenas em navios de longo curso, tendo em vista que a infraestrutura dos portos nacionais não tornava possível operações com os navios *full-containers*. Na década de 1980, a containerização se consolida e assume grandes proporções nos portos brasileiros (MOREIRA, 1995).

Inclusive, foi no ano de 1980 que o porto de São Francisco do Sul começou operar contentores, o que resultou na intensificação do movimento portuário, e na necessidade de uma reestruturação física e operacional. A fim de atender as novas exigências, foram comprados novos equipamentos e construídos dois pátios para contêineres, totalizando 16 mil m². Além desta obra, patrocinada pelos setores públicos, mais nenhum investimento estrutural foi direcionado para o porto na década de 1980, diante do contexto de crise e contenção financeira para os setores de infraestrutura. Consequência deste fato foi a saturação do porto franciscuense, tendo em vista que a movimentação de cargas ampliava-se cada vez mais em virtude do bom desempenho exportador de Santa Catarina.

De acordo com Goularti Filho (1998), em 1986, Santa Catariana passou a fazer parte do Programa de Desenvolvimento do Setor Portuário (PRODEST) do Ministério dos Transportes, que aumentou

para 16 o número de Corredores de Exportação. A partir de então os portos de São Francisco do Sul e Itajaí tornaram-se prioritários no direcionamento dos investimentos deste Ministério. Para o porto de São Francisco ficaram definidas as seguintes ações: “a. instalação de equipamento para movimentação de granel sólido; b. reaparelhamento; reconstrução e alargamento da faixa de cais.” (BRASIL, 1986 apud GOULARTI FILHO, p. 107).

A construção de um novo berço, elencada nos investimentos federais, iniciou em 1988, mas com a extinção da Empresa de Portos do Brasil S/A - Portobras, em março de 1990, na conjuntura de abertura econômica e desestatização do Plano Collor, as obras foram paralisadas. Dentre as infaustas medidas da política implementada neste governo, constava: a extinção de vários institutos governamentais (extinguiu cinco autarquias, oito fundações, três empresas públicas e oito sociedades de economia mista), estímulo às privatizações, eliminação de vários incentivos fiscais, aumento de preços dos serviços públicos, congelamento de preços e salários, abertura econômica, entre outros. Este projeto político teve continuidade com o seu sucessor, Fernando Henrique Cardoso (FHC), que privatizou diversas estatais e deixou a situação econômica ainda mais insustentável.

O fim da Portobras foi um grande retrocesso para o sistema portuário brasileiro, a situação penosa dos portos observada na década de 1980, aprofunda-se ainda mais na década de 1990. De acordo com Goularti Filho (1998, p.108), a fim de minimizar os transtornos foi criado o Departamento de Portos, dentro da Secretaria de Transportes, para assumir o papel de regulador do setor portuário, ou seja, “a estrutura de uma grande empresa *holding* transformou-se num departamento.”

Entre 1990 e 1997, ampliaram-se as formas de administrar os portos brasileiros, em decorrência da descentralização e concessões feitas aos estados e municípios (TOVAR; FERREIRA, 2006). Neste período também é sancionada a Lei dos Portos (Lei 8.630/1993), controversamente chamada de Lei de Modernização Portuária, significando um divisor de águas para o sistema portuário brasileiro.

A Lei dos Portos, discutida desde 1991 e aprovada em 1993, foi a resposta dada aos reclames e pressão dos empresários e usuários dos terminais, insatisfeitos com a infraestrutura portuária brasileira, que encontrava-se deteriorada e obsoleta. Coloca-se então em pauta a participação direta do capital privado na gestão dos portos brasileiros.

Dentre as medidas e instrumentos da Lei 8.630/1993, destaca-se: arrendamento de terrenos e instalações portuárias à iniciativa privada

dentro do porto organizado, permissão para terminais de uso privativo fora da área do porto organizado, mudanças nas relações de trabalho, atualização de instalações e equipamentos, criação do Órgão Gestor da Mão de Obra (OGMO), do Conselho da Administração Portuária (CAP) e da entidade Operador Portuário (BRASIL, 1993).

Como efeito da Lei dos Portos, em 1996, foi arrendada uma área de 48.000 m² do porto público de São Francisco do Sul para o TERFRAN – Terminal Portuário São Francisco do Sul, através de uma licitação pública, para movimentação de carga geral (madeira) e contêineres, por um prazo de 25 anos (Ministério dos Transportes). Inicialmente foi investido 30 milhões de reais na construção de um píer e área para contêineres. Em 1997, o nome foi mudado para Terminal Babitonga, tendo como acionistas a Loxus Companhia de Logística da América do Sul, Portus Instituto de Seguridade Social e Cejen Engenharia Ltda. Em 2005, alterou-se a estrutura acionária e a empresa passou a se chamar TESC – Terminal Santa Catarina S.A., tendo como acionistas a empresa espanhola, Dragados Servicios Portuarios y Logísticos – DSPL, *holding* da ACS (50% do capital), uma das líderes na movimentação de contêineres no mundo; e uma empresa local, a Litoral Soluções em Comércio Exterior.

Em 1998, as iniciativas para expandir o cais e edificar um terminal de cargas para contentores, paralisadas em 1990, foram retomadas. A última obra no cais, feita em 1978, ampliou 75 metros. Em junho de 1999 foram inaugurados mais 75 metros do berço 101, e igual extensão de correia transportadora. As obras foram realizadas pela Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSFs) em parceria com algumas empresas que usufruíam dos serviços do porto: Ceval Alimentos, Moinho Serra Morena, Anaconda, Santista e Fertimport (SÃO FRANCISCO, 1999 apud GOULARTI FILHO, 1998).

No movimento de reorganização portuária (leia-se privatização), registrou-se o aumento do domínio de empresas privadas no porto de São Francisco, destacando-se a Bunge (antiga Ceval Alimentos) e a Terlogs Terminal Marítimo Ltda ⁸⁴ (iniciativa conjunta da América Latina Logística - ALL, e da *SouthOcean* Grãos e Óleos - SOGO), que atuam no recebimento, armazenagem e exportação de grãos, farelo e

⁸⁴ Fundada em 2003 pela SOGO *SouthOcean* Grãos e Óleos Ltda e pela ALL – América Latina Logística. Em dezembro de 2004, a SOGO, da qual o Grupo Agrenco é um dos principais acionistas, comprou a parte da ALL (25,5%) por 52 milhões de reais, assumindo o controle do Terminal. A Terlogs oferece suporte de logística rododferroviária de cargas provenientes dos estados do Sul do Brasil e do Mato Grosso. (Disponível em: <http://www.oplanconstrutora.com.br/Noticia-3-oplan-construtora-ribeirao-preto.html>)

óleo. Essas empresas tem alocado muitos recursos para o porto público, através da compra de equipamentos modernos como *ship loaders* (equipamentos especializados no carregamento de grãos), e *mobile harbour crane* –MHC (guindastes móveis utilizados na movimentação de contêineres), em contrapartida da utilização das infraestruturas mantidas pelo setor público.

Os investimentos privados também envolveram outras empresas, como a Vega do Sul (empresa siderúrgica, instalou-se em São Francisco em 2003), a Cargolink Armazéns de Carga Ltda., a Rocha Top Terminais e Operadores Portuários Ltda. e o Terminal Santa Catarina - TESC. Reunidas, essas empresas e a Bunge-Terlogs, destinaram ao porto cerca de 1,5 bilhão de reais entre os anos de 2001 e 2003. A Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSFS) também tem investido no terminal, em 2003 o dispêndio foi por volta de 2,4 milhões de reais, utilizados, sobretudo, para a substituição de bóias de sinalização náutica do canal de acesso e da bacia de evolução (LINS, 2004).

Em 2010 iniciam-se diversas obras no porto, como reforço e realinhamento dos berços de atracação; dragagem do canal de acesso e do cais; e derrocamento de rochas que dificultam o acesso dos navios. Estas melhorias na estrutura física do porto são resultados dos novos projetos políticos implementados no governo Lula (2003-2010), quando são retomados os investimentos estatais em infraestruturas de modo geral, e especificamente de transporte, sobretudo a partir de 2007, com Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), prevendo alocação de recursos públicos em portos, aeroportos, rodovias, hidrovias e ferrovias.

Ainda no ano de 2004, foi lançada a Agenda Portos (2004-2006), um plano emergencial de investimentos nos principais portos brasileiros para ações de melhoria de desempenho. A primeira etapa tinha como meta cinco portos, e a segunda, seis portos (Rio Grande, Itajaí, S. Francisco do Sul, Paranaguá, Santos, Sepetiba, Rio de Janeiro, Vitória, Aratu, Salvador e Itaquí). As obras elencadas para o porto de São Francisco do Sul foram recuperação e dragagem dos berços 102 e 103, e melhorias no trecho urbano da BR-280. Em 2007, foi criada a Secretaria Especial de Portos (SEP), subordinada diretamente à Presidência, tal fato evidencia que o sistema portuário retoma à pauta das discussões da política econômica do país, e passa a ser prioritário no repasse de verbas federais.

E em 2010 começou a ser elaborado o Plano Nacional de Logística Portuária (PNPL), um projeto da Secretaria de Portos (SEP) que objetiva conceber estratégia de médio e longo prazo para elevar a

eficiência dos portos brasileiros a níveis internacionais, através da análise de alguns pontos: economia, gestão e operação portuária; logística e áreas de influência; planejamento portuário, análise ambiental e desenvolvimento de banco de dados/estatística. O plano está sendo elaborado em cooperação técnico-científica e financeira entre SEP e Laboratório de Transporte e Logística (LabTrans) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

O recurso de 30 milhões de reais repassado pelo governo à universidade permitirão contratar técnicos e consultores para elaborar os estudos. O porto de Roterdã, na Holanda, considerado referência internacional, está atuando como consultor na parte do projeto, que trata da elaboração de planos diretores para os 15 principais portos (Santos/SP, Rio Grande/RS, Itajaí/SC, Paranaguá/PR, Itaguaí e Rio de Janeiro/RJ, Vitória/ES, Salvador e Aratu/BA, Suape/PE, Mucuripe e Pecém/CE, Itaqui/MA, Vila do Conde e Santarém/PA). O projeto envolve também a capacitação de pessoal das autoridades portuárias nos Estados e na montagem de uma base de dados que inclui um sistema de georeferenciamento, utilizado para indicar os melhores portos para as cargas, dependendo da origem.

2.4 A MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

Em relação ao desempenho, os índices do porto francisquense apresentam bons resultados, pois tem registrado curva ascendente de movimentação de carga tanto de exportação como de importação desde 1980, tal fato relaciona-se pelo período registrar o início da movimentação de granel de exportação, e de carga containerizada, o que aumentou bastante a movimentação dos terminais e a troca de mercadorias, trazendo maior segurança para o modal marítimo, pois até então a carga solta era muito sujeita a acidentes e roubos. Os números positivos estão relacionados também com o acréscimo da produção e da inserção das indústrias catarinenses no mercado externo. Pois, conforme assinala Rocha (1994, p. 207) “A pauta das exportações catarinenses ao longo dos 80 foi expressivamente diversificada e aumentada, chegando em 1989 com 60% de participação dos produtos industrializados e 40% dos produtos básicos.”

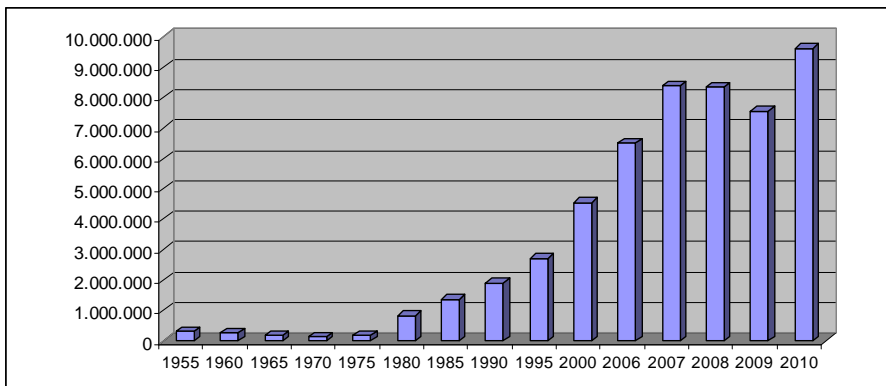
Em 1985, o porto movimentou cerca de 1,3 milhão de toneladas, em 1995 este número saltou para 2,7 milhões, e em 2010 movimentou mais de oito milhões de toneladas, considerando carga como um todo, granel, containerizada e geral (Tabela 13 e Gráfico 4). Referente aos

contêineres, que é a carga que mais se movimenta hoje no mundo, em 1996 o porto de São Francisco do Sul movimentou 67 mil TEUs, o que corresponde a 67 mil contêineres de 20 pés (seis metros), passando em 2009 para 150.000 contêineres (Tabela 14 e Gráfico 5).

Tabela 13: Movimento de cargas no porto de São Francisco do Sul entre 1955 e 2010 (em toneladas)

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Total
1955	65.713		250.713	316.426
1960	59.998		198.848	258.846
1965	56.156		125.486	181.642
1970	45.549		76.484	122.033
1975	101.721		66.571	168.292
1980	691.720	55.925	84.312	831.957
1985	1.010.296	122.254	230.449	1.362.999
1990	1.428.223	48.035	437.014	1.913.272
1995	1.522.166	166.018	1.022.822	2.711.006
2000	2.535.087	77.841	1.936.638	4.549.566
2006	3.895.891	204.059	2.406.347	6.506.297
2007	4.629.771	201.364	3.554.869	8.386.004
2008	4.141.272	114.432	4.081.560	8.337.264
2009	3.785.021	146.430	3.622.663	7.554.114
2010	5.068.995	57.000	4.492.060	9.618.055

Fonte: Estatística dos portos DNPVN; Anuário Estatístico do Brasil, IBGE; Administração do Porto de São Francisco do Sul. Extraído de Goularti (1998). Atualizado pela autora.



Fonte: Estatística dos portos DNPVN; Anuário Estatístico do Brasil, IBGE; Administração do Porto de São Francisco do Sul. Extraído de Goularti (1998). Atualizado e org. pela autora.

Gráfico 4: Evolução da movimentação total de cargas entre 1955 e 2010 (toneladas)

Percebe-se um decréscimo na movimentação total, em toneladas, nos anos de 2008 e 2009, efeitos da crise mundial iniciada no final de 2008 e que se estendeu por 2009, diminuindo a capacidade de importação dos países “cêntricos”. Em 2010, no entanto, percebe-se uma retomada no crescimento, cerca de 21% a mais em relação ao ano de 2009 (toneladas). Já os contêineres têm registrado decréscimo a partir de 2008. Em 2007, registrou-se o ápice da quantidade movimentada desde 1980 (191.011 unidades), em 2008 passou para 172.060, em 2009 para 147.745, e 115.542 em 2010.

De acordo com Porto (2010, p. 61), até 2008, o estabelecimento de novos terminais portuários em Santa Catarina era visto com bons olhos, tendo em vista que o estado estava se adequando para atender uma demanda cada vez maior de cargas. Entretanto, quando deflagrada a crise mundial (final de 2008), os terminais já em funcionamento no estado passaram a operar com capacidade ociosa, e “entraram em uma concorrência de mercado nunca vista e praticada pelos portos de Santa Catarina”. Embora as exportações do estado tivessem registrado aumento até o início da crise, o porto de São Francisco do Sul não acompanhou esta tendência na movimentação de contêineres (tabela 14), mesmo com os investimentos realizados no terminal portuário para melhorar a produtividade e disputar mercado neste segmento (PORTO, 2010).

A queda da movimentação de contêineres no porto francisquense é resultante de diversos fatores, podendo-se citar: a) a crise mundial de 2008, que repercutiu também em 2009, e a conjuntura desfavorável de alguns países europeus (Grécia, Irlanda, Portugal, Espanha, Itália), mergulhados num período de recessão desde 2010, o que afeta diretamente nossa economia; b) a mudança na forma de transportar que se altera de tempos em tempos, com o objetivo de diminuir custos e aumentar a lucratividade. Atualmente os armadores estão investindo em navios de grande porte para as grandes travessias, diminuindo assim as escalas usando portos centrais (*hubs*), e navios alimentadores (*feeders*). Neste caso, entra a questão da competência dos gestores dos portos ou terminais, e também as facilidades oferecidas aos armadores, importadores e exportadores; c) os significativos investimentos feitos nos portos vizinhos, melhorando a produtividade e a qualidade dos serviços, e atraindo clientes, o que não foi feito em São Francisco; d) razões internas, como falta de competência dos gestores, tanto do porto público como do privado, em manter os clientes usando o porto.⁸⁵

Apesar da diminuição da movimentação de contêineres, o porto francisquense não foi tão afetado, em 2010, por conta do aumento das importações de carga siderúrgica (vergalhões, bobinas de aço), pois com o dólar desvalorizado, os preços praticados no mercado exterior ficaram mais competitivos do que os valores nacionais, favorecendo as importações.

Além do câmbio favorável, o Programa Pró-Emprego do governo estadual, que prevê redução de ICMS de 17% para 3% nas importações, ajudou o Tesc (terminal privado) a movimentar cerca de 45% a mais em bobinas e vergalhões de janeiro a agosto de 2010 em comparação com 2009. Segundo as estatísticas do porto, de janeiro a agosto de 2010 houve um aumento de 18% na movimentação de cargas. As importações tiveram um avanço de 153%, saltando de 62.306 para 157.651 toneladas. As chapas de aço foram uma das principais responsáveis pelo crescimento, com acréscimo de 763%, de 3.413 para 29.468 toneladas (conforme dados do jornal Valor Econômico, 2010).⁸⁶

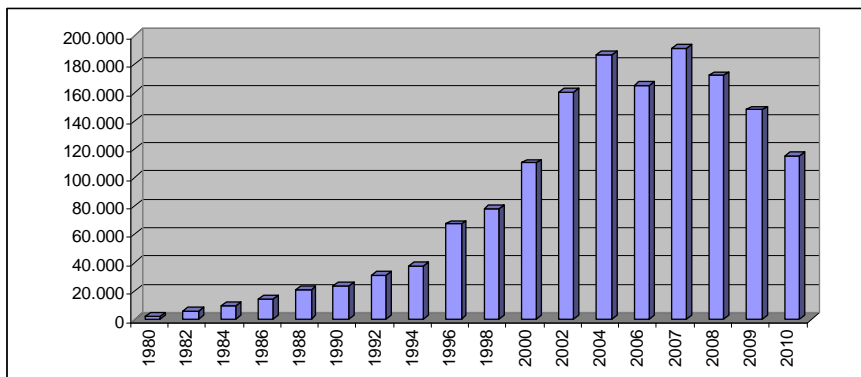
⁸⁵ De acordo com entrevista com Sandro S. Porto, do sindicato dos conferentes do porto de São Francisco do Sul, em julho de 2011.

⁸⁶ As importações de aço, durante 2010, foi o que salvou o porto de São Francisco de uma situação desfavorável. No entanto, segundo entrevista, pouco foi feito para melhorar a estrutura para estes novos clientes.

Tabela 14: Movimento de contêineres no porto de São Francisco do Sul entre 1980 e 2010

Ano	Quantidade (unidade)	Peso (t)
1980	2.565	10.863
1982	5.858	13.622
1984	9.817	79.257
1986	14.254	125.579
1988	20.922	213.104
1990	23.400	247.981
1992	30.888	334.780
1994	37.762	452.319
1996	67.239	971.564
1998	78.348	1.197.083
2000	110.273	1.625.039
2002	160.187	2.359.483
2004	186.147	2.695.648
2006	165.168	2.520.675
2007	191.011	2.800.859
2008	172.060	2.803.309
2009	147.745	2.446.187
2010	115.542	1.887.978

Fonte: Administração do porto de São Francisco do Sul. Extraído de Goularti (1998). Atualizado pela autora.



Fonte: Administração do porto de São Francisco do Sul. Extraído de Goularti (1998). Atualizado e org. pela autora.

Gráfico 5: Evolução da movimentação de contêineres (unidade) entre 1980 e 2010

Referente à movimentação de bobinas de aço e produtos siderúrgicos, de acordo com Porto (2010), até o ano de 2009 a comercialização deste segmento era realizada praticamente apenas pela ArcelorMittal Vega, a qual era responsável por cerca de 95% de toda a importação, e o restante resumia-se a importações eventuais por parte de empresas da região que usam o aço como matéria-prima, como Ciser e Marcegaglia (bobinas) e as chapas de aço para estaleiros estabelecidos na cidade de Itajaí. Contudo, no final de 2009, em decorrência dos motivos supracitados, aumentaram significativamente as importações de bobinas de aço e produtos siderúrgicos, mantendo altos índices em 2010, considerado um ano atípico para o porto francisquense.

Atualmente, há uma grande diversificação nas cargas movimentadas no porto de São Francisco do Sul, e o seu bom desempenho deve-se a isso. De acordo com Porto (2010), as cargas de maior destaque são: os granéis sólidos de exportação (soja e derivados); granéis sólidos de importação (trigo, fertilizante, cevada e malte); granéis líquidos de exportação (óleo de soja); material siderúrgico e bobinas de aço (importação); e contêineres, os quais transportam as mais variadas mercadorias. Esta característica é particular deste terminal no estado de Santa Catarina, tendo em vista que é o único porto misto, ou seja, especializado em granel de exportação (corredor de exportação), e contêineres. No Estado, o complexo portuário do Itajaí tem como foco a carga containerizada, assim como o terminal de Itapoá; e o porto de Imbituba, embora também movimente carga geral, granéis sólidos e

líquidos, o montante (em tonelada e valor US\$ FOB) é inferior dos demais portos, e concentra-se nas importações (em 2010, foram exportadas 100.822 toneladas e importadas 1.534.078 toneladas), fato relacionado com as características geoeconômicas e sociais da região onde o referido porto se localiza.

Em 2010, o porto de São Francisco do Sul ficou na 11ª posição na lista dos portos que mais movimentaram contêineres no Brasil, apesar da sua posição ter decaído desde 2008, ainda apresenta bom desempenho frente aos principais portos brasileiros. Percebe-se que dos 15 portos e terminais que mais concentraram carga containerizada, em 2010, cinco localizavam-se na região sul, ocupando as primeiras posições (segundo, terceiro, quarto e quinto lugares), quatro no sudeste, quatro no nordeste e dois no norte (Tabela 15). O porto de Santos, maior da América Latina, concentra uma quantidade de contêineres muito superior dos demais portos. Em 2010, movimentou quase cinco vezes mais do que o porto de Rio Grande, que aparece em segundo lugar.

Tabela 15: Evolução da movimentação total de contêineres nos principais portos e terminais brasileiros (unidades) entre 2006 e 2010

PORTO	2006	2007	2008	2009	2010
Santos-SP	1.603.858	1.654.713	1.745.213	1.473.615	1.757.203
R.Grande-RS	356.404	356.415	359.354	377.030	393.752
Paranaguá-PR	290.941	341.472	340.552	359.251	315.454
Portonave-SC	-----	6.765	123.254	236.714	252.985
Itajaí-SC	385.617	381.289	394.234	346.041	223.219
Suape-PE	116.261	144.192	200.663	162.496	217.085
Rio de Janeiro	242.223	274.187	289.059	238.653	216.093
Vitória-ES	192.197	203.600	197.864	152.989	179.831
Salvador-BA	142.289	158.291	162.650	149.568	150.292

Super Terminais-AM	65.364	67.931	81.432	52.352	124.257
São Francisco	165.168	191.722	172.060	147.745	115.542
Pecém-CE	68.893	83.306	93.750	85.973	103.252
Chibatão-AM	-----	-----	121.851	95.015	95.013
Itaguaí-RJ	177.286	162.794	196.145	143.867	87.122
Fortaleza-CE	24.497	43.156	37.947	35.208	40.669

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq

Referente ao total de carga movimentada (importação e exportação), em 2010, o porto francisquense aparece em nono lugar, sendo o terceiro da região sul, atrás dos portos de Paranaguá e Rio Grande, e o primeiro do Estado de Santa Catarina. Neste quesito o terminal de Ponta da Madeira superou o porto de Santos, devido ao tipo de carga movimentada (granel sólido, sendo o principal produto de movimentação o minério de ferro) (Tabela 16)

Tabela 16: Evolução da movimentação total de cargas nos portos organizados e terminais de uso privativo, entre 2006 e 2010 (toneladas)

PORTO	2006	2007	2008	2009	2010
TUP Ponta da Madeira-MA	76.417.770	81.062.695	86.902.994	87.716.016	96.364.127
Santos-SP	67.822.533	71.613.452	74.773.066	75.641.825	85.401.155
Itaguaí -RJ	29.694.079	38.872.446	47.217.575	49.755.062	52.765.504
Paranaguá-PR	31.985.631	37.599.164	32.274.468	30.630.149	34.348.405
Vila do Conde-PA	15.871.018	15.862.752	18.200.125	16.318.534	16.548.001
Trombetas-PA	17.915.014	17.678.875	18.142.361	15.780.052	16.528.497

Rio Grande-RS	22.428.964	26.680.345	15.120.478	14.855.525	16.269.333
Itaqui-MA	12.529.341	12.988.494	13.315.546	11.689.425	12.567.090
São Francisco-SC	7.906.591	8.386.004	7.688.452	6.848.759	9.532.536
Alumar-MA	4.886.618	4.757.335	4.968.399	5.620.180	9.128.611
Suape-PE	5.217.009	6.488.223	8.655.042	7.520.799	8.989.654
Rio de Janeiro-RJ	8.512.395	8.942.721	8.773.875	6.769.028	6.946.638

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq

Dentre os portos do sul do Brasil, São Francisco do Sul, aparece em terceiro lugar em relação à carga geral movimentada (0,5% do total do Brasil), granel sólido (0,64%), e total das cargas (1,14%), conforme pode-se observar na Tabela 17.

Tabela 17: Movimentação total de cargas nos principais portos e terminais de uso privativo do sul do Brasil em 2010 (toneladas)

Porto	Granel Sólido	(%)	Granel Líquido	(%)	Carga Geral	(%)	Total	(%)
Paranaguá	26.403.411	3,17	2.051.014	0,25	5.893.980	0,71	34.348.405	4,12
Rio Grande	6.077.760	0,73	2.621.544	0,31	7.570.029	0,91	16.269.333	1,95
S. Francisco	5.322.431	0,64	57.500	0,01	4.152.605	0,50	9.532.536	1,14
Itajai	-	-	3.067	0,00	3.629.142	0,44	3.632.209	0,44
Portonave	-	-	-	-	4.016.286	0,48	4.016.286	0,48
Imbituba	1.226.982	0,15	119.028	0,01	544.751	0,07	1.890.761	0,23

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq

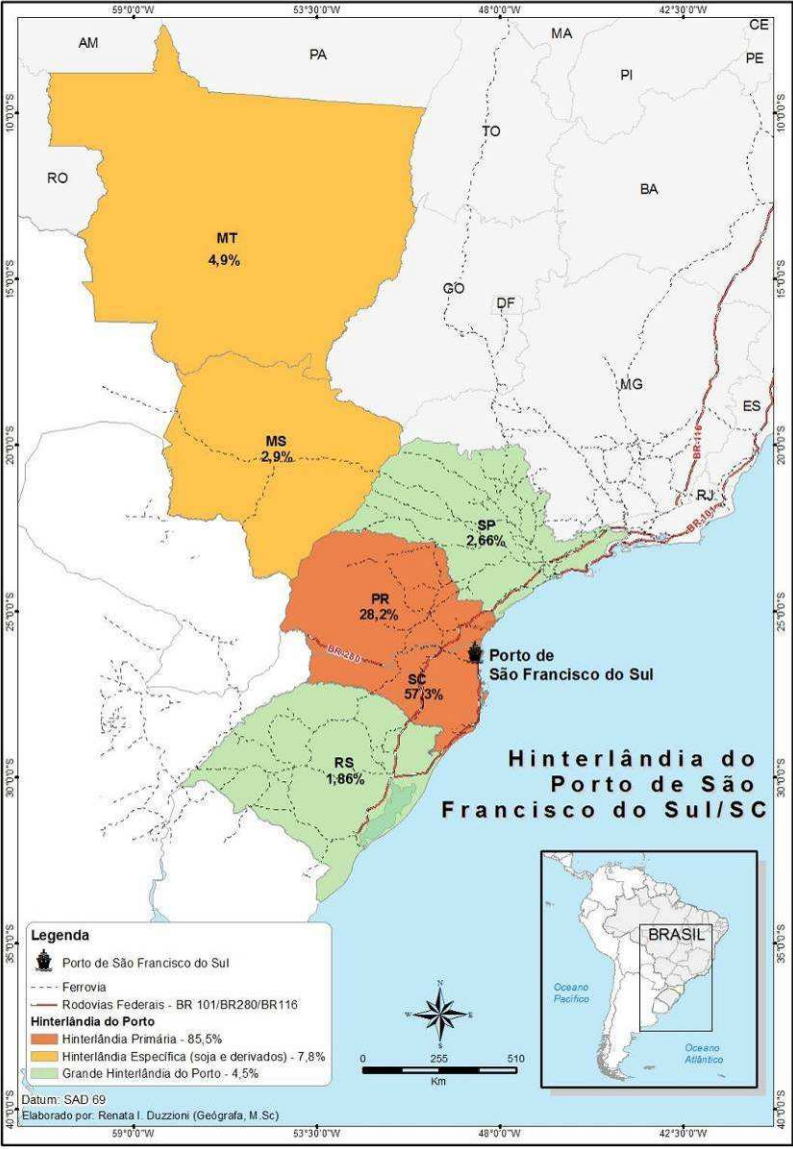
2.5 A ATUAL HINTERLÂNDIA PORTUÁRIA

A fim de identificar a atual hinterlândia do porto de São Francisco do Sul, mais especificamente, os principais estados que utilizam desta infraestrutura para escoar parte da produção, buscaram-se dados no Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior (ALICE-Web) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). A partir das informações de importação e exportação, constatou-se que, em 2010, vinte e quatro estados utilizaram esse porto

para fazer transações internacionais. Figuram entre os de maior destaque os estados de Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

O estado catarinense, como hinterlândia primária, comercializou US\$ 3,29 bilhões, correspondendo a 43,4% do comércio internacional do Estado, e 57,3% de todo o valor movimentado pelo porto. O Paraná também aparece como hinterlândia primária, transacionou US\$ 1,62 bilhão, 11,4% do que comercializou com o resto do mundo foi movimentado por São Francisco do Sul; juntos estes dois estados foram responsáveis por 85,5% das exportações e importações do porto. Mato Grosso e Mato Grosso do Sul foram designados como hinterlândia específica (soja e derivados) ⁸⁷, movimentaram US\$ 224,25 milhões, e 134,89 milhões, respectivamente. A soja representou 84,3% de todo valor exportado de Mato Grosso para o porto franciscuense (79,2% do total importado e exportado), e 82,7% do estado de Mato Grosso do Sul. Considerou-se ainda, os estados de São Paulo e Rio Grande do Sul como grande hinterlândia do porto, 4,5% das mercadorias procederam ou destinaram-se a estes dois estados (Ilustração 17).

⁸⁷ Baseando-se no trabalho de Araújo Filho (1969) ao definir a zona do café como hinterlândia específica do porto de Santos nas primeiras décadas do século XX.



Fonte: MDIC. Elaborado por Renata Duzzioni. Org. Elisa B. Cabral.
Ilustração 17: Hinterlândia do porto de São Francisco do Sul

Tabela 18: Principais estados de origem das cargas exportadas e as principais mercadorias

Estado	FOB US\$	Principais mercadorias
Paraná (46,7%)	1,384 bi	1. Outros grãos de soja, mesmo triturados. 2. Bagaços e outs. resíduos sólidos, da extr. do óleo de soja. 3. Concentrados de proteínas, substs. protéicas texturizadas. 4. Madeira de coníferas, perfilada. 5. Ácido biliar, seus outros sais, ésteres e derivados
Santa Catarina (30,05%)	891,117 mi	1. Outros grãos de soja, mesmo triturados. 2. Pedacos e miudezas, comest. de galos/galinhas, congelados. 3. Blocos de cilindros, cabeçotes, etc. p/ motores diesel/semi. 4. Motocompressor hermético. 5. Motor eletr. corr. altern. trif. 750w
Mato Grosso (8,97%)	266,015 mi	1. Outros grãos de soja, mesmo triturados. 2. Bagaços e outs. resíduos sólidos, da extr. do óleo de soja. 3. Óleo de soja, em bruto, mesmo degomado. 4. Outras madeiras perf. etc., não coníferas. 5. Concentrados de proteínas, substs. Protéicas texturizadas
Mato Grosso do Sul (5,49%)	162,967 mi	1. Outros grãos de soja, mesmo triturados. 2. Milho em grão, exceto para semeadura. 3. Pedacos e miudezas, comest. de galos/galinhas, congelados. 4. Óleo de soja, em bruto, mesmo degomado. 5. Enchidos de carne, miudezas, sangue, suas prepar. aliments
São Paulo (4,03%)	119,763 mi	1. Bagaços e outs. resíduos sólidos, da extr. do óleo de soja. 2. Refrigeradores combin. c/ congeladores, porta ext. separada. 3. Outras obras de couro natural ou reconstituído. 4. Congeladores (freezers) tipo armário. 5. Refrigeradores de compressão, de uso doméstico.
Rio Grande do Sul (2,97%)	88,350 mi	1. Outros grãos de soja, mesmo triturados. 2. Pedacos e miudezas, comest. de galos/galinhas, congelados. 3. Outros ovos de aves, com casca, frescos, conservad. cozidos. 4. Enchidos de carne, miudezas, sangue, suas prepar. aliments. 5. Bagaços e outs. resíduos sólidos, da extr. do óleo de soja.

Bahia (0,82%)	24,365 mi	1. Ferrossilício contendo. 2. Pasta de cacau, não desengordurada. 3. Ésteres de etila do ácido metacrílico. 4. Café não torrado, não descafeinado, em grão. 5. Gorduras e óleos, vegetais, hidrogens. Interesterifs.etc.
Goiás (0,6%)	17,875 mi	1. Pedacos e miudezas, comest. de galos/galinhas, congelados. 2. Farinha de milho. 3. Outras gelatinas e seus derivados. 4. Outras carnes de suíno, congeladas. 5. Outs. açúcares de cana, beterraba, sacarose quim. pura, sol.

Tabela 19: Principais estados de destino das cargas importadas e principais mercadorias

Estado	FOB US\$	Principais mercadorias
Santa Catarina (92,42)	2,404 bi	1. Catodos de cobre refinado/seus elementos, em forma bruta. 2. Lamin. ferro/aço, quente. 3. Lamin. ferro/aço. 4. Fios de cobre refinado. 5. Outros lamin. ferro/aço
Paraná (2,3%)	59,885 mi	1. Trigo (exc. trigo duro ou p/ semeadura), e trigo c/centeio. 2. Outras metioninas. 3. Outras enzimas e seus concentrados. 4. Outs. chapas, folhas, tiras, etc. auto-adesivas, de plásticos. 5. Outras substâncias de animais, p/ prepar. prods. farmaceut.
São Paulo (1,27%)	33,228 mi	1. Lamin. ferro/aço, a frio, em rolos, 0.5mm<=e<=1mm. 2. Lamin. ferro/aço,a frio, em rolos. 3. Bolsas de materiais têxteis. 4. Outros lamin. ferro/aço, quente, rolos, < 3mm. 5. Lamin. ferro/aço, revest.ligas de alumínio-zinco
Bahia (0,95%)	24,883 mi	1. Borracha natural granulada ou prensada. 2. Álcool polivinílico, em forma primária. 3. Borracha natural em folhas fumadas. 4. Copolimeros de acrilonitrila-butadieno-estireno, s/carga. 5. Outros compostos organofosforados
Rio Grande do Sul (0,72%)	18,827 mi	1. Lamin. ferro/aço, galvan. 2. Outros catalisadores em suporte. 3. Papel/cartão baritado. 4. Outros lamin. ferro/aço, quente. 5. Lamin. ferro/aço, quente.

Mato Grosso (0,65%)	17,074 mi	1. Superfosfato. 2. Adubos ou fertilizantes c/nitrogênio, fósforo e potássio. 3. Lamin. ligas de aço ao silício. 4. Lamin. ferro/aço, ligas de alumínio-zinco. 5. Fios de cobre refinado.
Minas Gerais (0,4%)	10,628 mi	1. Trigo (exc.trigo duro ou p/semeadura), e trigo c/centeio. 2. Lamin. ferro/aço, quente. 3. Lamin. ferro/aço,quente, n/enrolado, 4.75<=e<=10mm. 4. Outs. tecidos de malha, fibras sintet. estampados. 5. Tecido de algodão
Goiás (0,33%)	8,651 mi	1. Outros lamin. ferro/aço, quente, rolos. 2. Outros polímeros de etileno, em formas primárias. 3. Lamin. ferro/aço, a frio, em rolos. 4. Lamin. ferro/aço, a frio, em rolos. 5. Outs. lamin. ferro/aço, quente, rolos.

2.6 PRINCIPAIS FLUXOS DE MERCADORIA

No ano de 2010, o porto de São Francisco do Sul exportou 5,217 milhões de toneladas, e US\$ 2,964 bilhões para 134 países. A movimentação de produtos está concentrada em dois segmentos: agroindústria e madeira ⁸⁸ (US\$ 1,864 bilhões); e produtos da indústria eletro-metal-mecânica ⁸⁹ (US\$ 433,978 milhões). Juntos estes dois segmentos exportaram US\$ 2,297 bilhões, que representa 77,49% de todo o valor exportado pelo porto.

A principal mercadoria movimentada pelo porto é a soja e os seus derivados. No período analisado, foram exportadas 3,044 milhões de toneladas de grãos de soja (carga de maior valor), equivalente a US\$ 1,142 bilhão; 946.538 toneladas (US\$ 340,786 milhões) de bagaços e outros resíduos sólidos da extração do óleo de soja, e 49.500 toneladas de óleo de soja (US\$ 39,659 milhões). Juntos estes três produtos foram responsáveis por 51,36% de todo valor exportado pelo porto francisquense. Destacam-se também os congelados de galo e galinha (US\$ 124,459 milhões), os concentrados de proteína (US\$ 98,311 milhões), milho em grão - exceto para semeadura (US\$ 43,502 milhões), e madeira de coníferas, perfilada (US\$ 51,640 milhões).

Dentre os produtos industrializados, citam-se os blocos de cilindros e cabeçotes para motores diesel (US\$ 89,211 milhões); motocompressores hermético (US\$ 80,906 milhões); motor elétrico

⁸⁸ Agroindústria: sementes e frutos oleaginosos, grãos (sobretudo soja), sementes, resíduos e desperdícios das indústrias alimentares, carnes e miudezas. Madeira e obras de madeira.

⁸⁹ Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, etc., mecânicos, máquinas, aparelhos e material elétricos, suas partes, etc.

(US\$ 57,790 milhões), e refrigeradores com congeladores (US\$ 45,161 milhões) (Tabela 20).

Tabela 20: Principais segmentos e mercadorias (em valor US\$) exportadas pelo porto de São Francisco do Sul em 2010

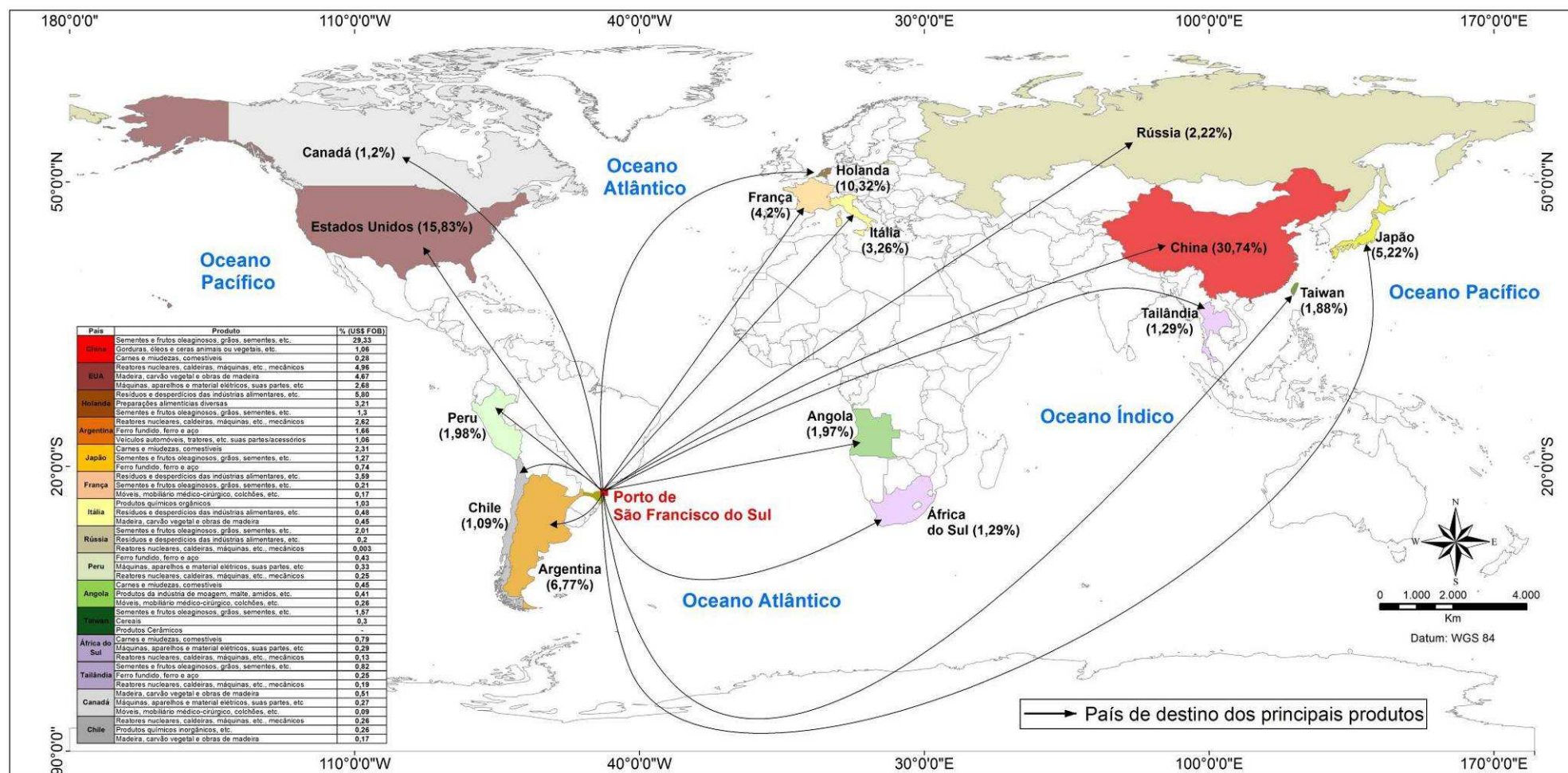
Principais Segmentos	Valor (FOB US\$)	Principais mercadorias	Valor (FOB US\$)
Sementes e frutos oleaginosos, grãos, sementes, etc.	1,143 bi	Outros grãos de soja, mesmo triturados	1,142 bi
Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares, etc.	347,771 mi	Bagaços e outs. resíduos sólidos, da extr. do óleo de soja	340,786 mi
Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, etc., mecânicos	308,896 mi	Blocos de cilindros, cabeçotes, etc. p/ motores diesel	89,211 mi
		Motocompressor hermético, capacidade < 4700 frigorias/ hora	80,906 mi
		Refrigeradores combin. c/ congeladores, porta ext. separada	45,161 mi
Madeira e obras de madeira	214,218 mi	Madeira de coníferas, perfilada	51,640 mi
Carnes e miudezas, comestíveis	159,375 mi	Pedaços e miudezas, comest. de galos/galinhas, congelados	124,459 mi
Máquinas, aparelhos e material elétricos, suas partes, etc.	125,082 mi	Motor eletr. corr. altern. trif. 750w	57,790 mi
Preparações alimentícias diversas	108,644 mi	Concentrados de proteínas, subst. protéicas texturizadas	98,311 mi

Fonte: Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior – ALICE-Web/ Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).
Org. Elisa B. Cabral.

Os principais países de destino das mercadorias do porto de São Francisco do Sul são: China (US\$ 911,713 milhões, 30,74%), Estados

Unidos (US\$ 469,376 milhões, 15,83%), Holanda (US\$ 306,079 milhões, 10,32%), Argentina (US\$ 200,992 milhões, 6,77%), Japão (US\$ 154,882 milhões, 5,22%), França (US\$ 124,562 milhões, 4,2%), Itália (US\$ 96,888 milhões, 3,26%), Rússia (US\$ 65,954 milhões, 2,22%), Peru (US\$ 58,760 milhões, 1,98%), Angola (US\$ 58,414 milhões, 1,97%), Taiwan (US\$ 55,938 milhões, 1,88%) e África do Sul (US\$ 38,438 milhões, 1,29%). Na Ilustração 18 pode-se observar os principais países de destino das cargas exportadas pelo porto de São Francisco do Sul, bem como os principais segmentos, a participação em porcentagem de cada país e das mercadorias no valor total transacionado (FOB US\$).

Principais destinos dos produtos exportados pelo porto de São Francisco do Sul/SC (2010)



Fonte: MDIC. Elab. Renata Duzzioni. Org.: Elisa B. Cabral.

Ilustração 18: Principais produtos exportados pelo porto de SFS (2010)

Referente às importações, no ano de 2010, o porto registrou entrada de 2,249 milhões de toneladas, e US\$ 2,601 bilhões, oriundos de mais de 60 países. Os derivados de metais (ferro, aço e alumínio) foram os produtos que registraram os maiores valores de importação, juntos foram responsáveis por 54,03%, US\$ 1,575 bilhão. Destacam-se também os plásticos; reatores nucleares, caldeiras, máquinas e produtos mecânicos, conforme Tabela 21.

Tabela 21: Principais segmentos e mercadorias (em valor US\$) importadas pelo porto de São Francisco do Sul em 2010

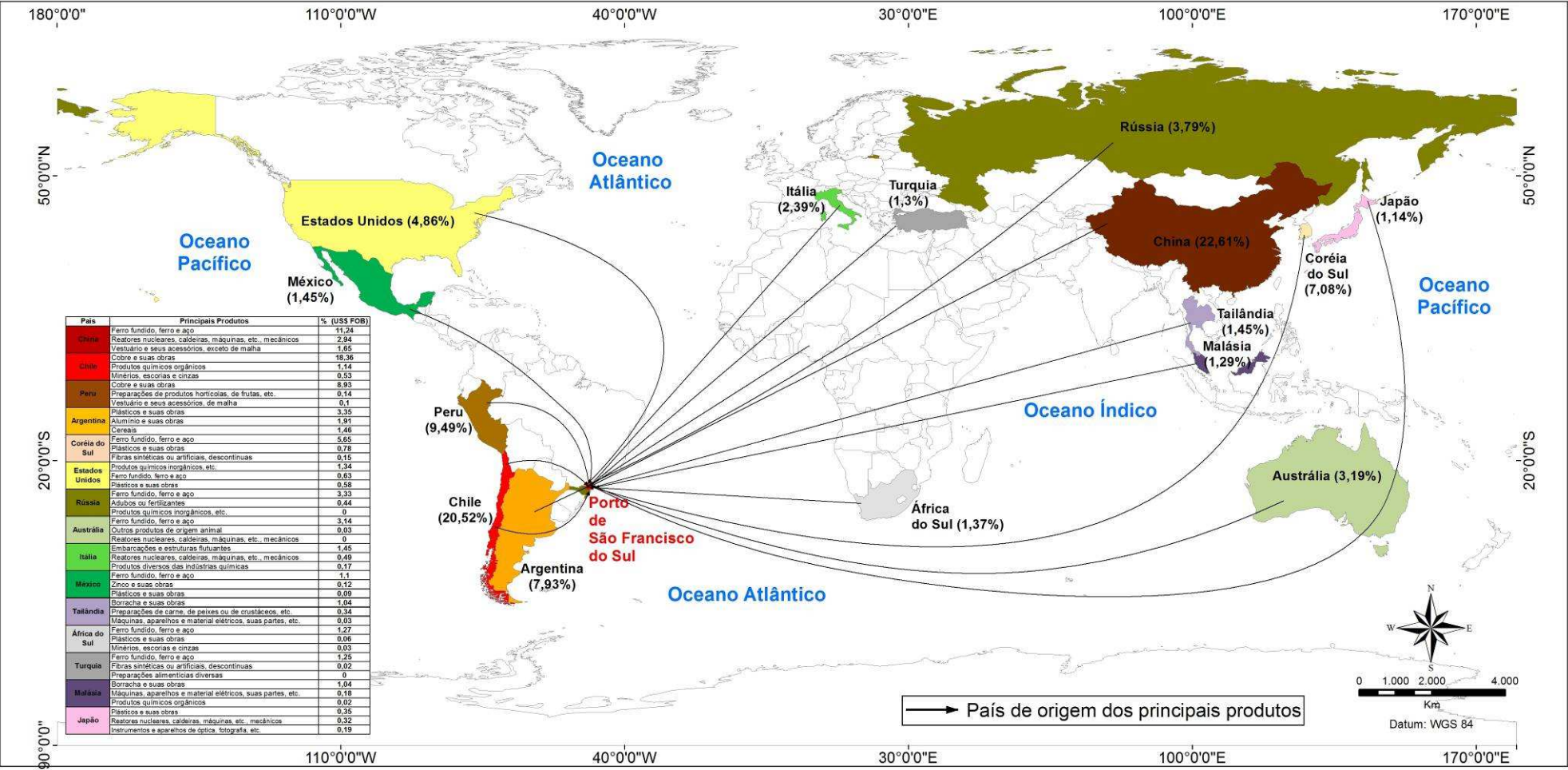
Principais Segmentos	Valor (milhões US\$)	Principais mercadorias	Valor (milhões US\$)
Ferro fundido, ferro e aço	804,773	Lamin. ferro/ aço	632,380
Cobre e suas obras	710,520	Catodos de cobre refinado/seus elementos, em forma bruta	624,028
		Fios de cobre refinado	84,817
Plásticos e suas obras	159,783	Outros polímeros de etileno, em formas primárias	29,498
Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, etc., mecânicos	121,715	Guindastes de pórtico	30,729
Borracha e suas obras	86,746	Borracha natural granulada ou prensada	37,628
Adubos ou fertilizantes	68,070	Uréia com teor de nitrogênio > 45% em peso	22,430
Alumínio e suas obras	60,047	Ligas de alumínio em forma bruta	22,170

Fonte: Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior – ALICE-Web/ Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). Org. Elisa B. Cabral.

Os principais países de origem das mercadorias em 2010 foram: China (US\$ 588,2 milhões, 22,61%), Chile (US\$ 533,8 milhões, 20,52%), Peru (US\$ 246,8 milhões, 9,49%), Argentina (US\$ 206,3 milhões, 7,9%), Coréia do Sul (US\$ 184,4 milhões, 7,08%), Estados Unidos (US\$ 126,54 milhões, 4,86%), Rússia (US\$ 98,6 milhões, 3,79%), Austrália (US\$ 83,1 milhões, 3,19%), Itália (US\$ 62,4 milhões,

2,39%), e México (US\$ 37,9 milhões, 1,45%), conforme se pode observar na Ilustração 19.

Principais países de origem dos produtos importados pelo porto de São Francisco do Sul/SC (2010)



Fonte: MDIC. Elab. Renata Duzzioni. Org. Elisa B. Cabral.

Ilustração 19: Principais países de origem dos produtos importados pelo porto de SFS (2010)

Ao comparar os dados de importação e exportação do porto de São Francisco do Sul, nos anos de 2000 e 2010, percebe-se que houve uma diversificação das parcerias comerciais do Brasil com o exterior no governo Lula. As transações do país excederam o limite da tríade Japão, Europa e Estados Unidos, e os laços foram estreitados com o Mercosul, América Latina, África, Oriente Médio, e Ásia, sobretudo a China. Esta tomada de decisão política e econômica foi essencial para amenizar os efeitos da crise financeira dos países cêntricos, e fortalecer vínculos com mais países, proporcionando novas alternativas em momentos desfavoráveis da economia mundial.

Ressalta-se também, o aumento das exportações brasileiras de *commodities* (grãos, carne, minério de ferro, açúcar), e a valorização destas mercadorias no mercado internacional. A China estreitou relações com o Brasil, e hoje é a principal parceira comercial do país, devido às necessidades para acompanhar seu crescimento econômico galopante.

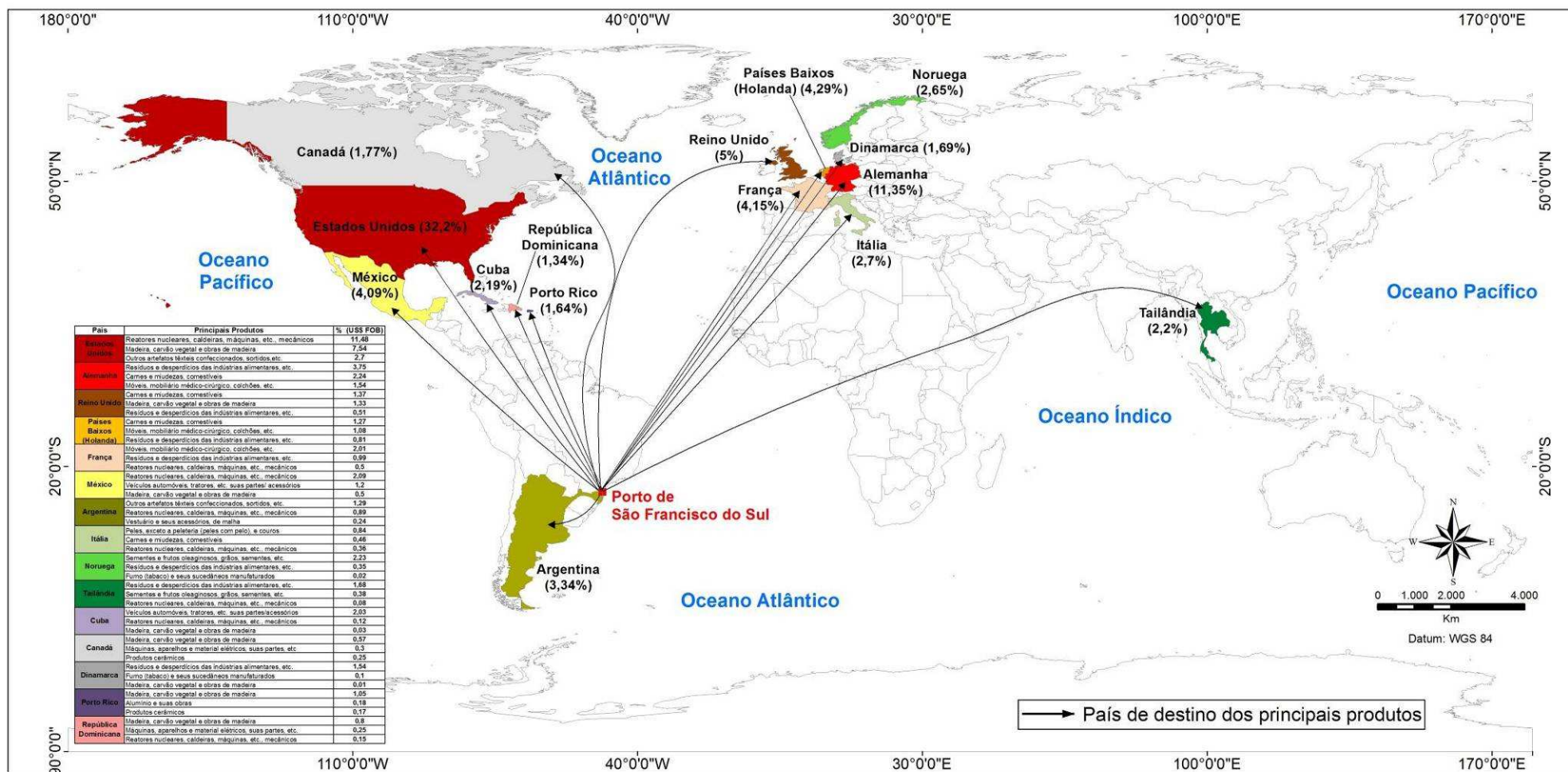
Em 2000, o porto de São Francisco exportou US\$ 1,694 bilhão, e 2,898 milhões de toneladas, para 137 países. Sendo que, 32,2% do valor total das mercadorias destinaram-se aos Estados Unidos, 33,26% para União Européia, 14,04% para América Latina e Caribe, 6,89% para a Ásia (exclusive Oriente Médio), 2,27% para a África (exclusive Oriente Médio), e 1,86% para o Oriente Médio. Na Ilustração 20, pode-se observar os 15 principais países de destino das cargas exportadas no ano de 2000 pelo porto de São Francisco do Sul e, os principais segmentos de mercadoria.

Em 2010, o cenário das exportações foi bem distinto. Para os Estados Unidos foram destinadas 15,83% do valor total das mercadorias do porto (menos da metade do ano de 2000), para a União Européia 20,21%, América Latina e Caribe 12,27% (quase o dobro de 2000), Ásia (exclusive Oriente Médio) 40,91% (seis vezes a mais que em 2000), África (exclusive Oriente Médio) 4,82% (mais que o dobro de 2000), e 0,32% para o Oriente Médio.

Referente às importações, em 2000, entraram US\$ 305,603 milhões, e 1,212 milhões de toneladas pelo porto de São Francisco do Sul. Destes, 9,95% do valor das mercadorias importadas foram originários dos Estados Unidos, 17,32% da União Européia, 39,97% da América Latina e Caribe, 23,23% da Ásia (exclusive Oriente Médio), 7,71% da África (exclusive Oriente Médio), e 0,07% do Oriente Médio (Ilustração 21). Em 2010, foram importados 4,86% do total do valor das mercadorias dos Estados Unidos, 3,95% da União Européia (redução de mais de quatro vezes em relação a 2010), 41,07% da América Latina e

Caribe, 37,36% da Ásia (exclusive Oriente Médio), 2,63% da África (exclusive Oriente Médio), e 0,49% do Oriente Médio.

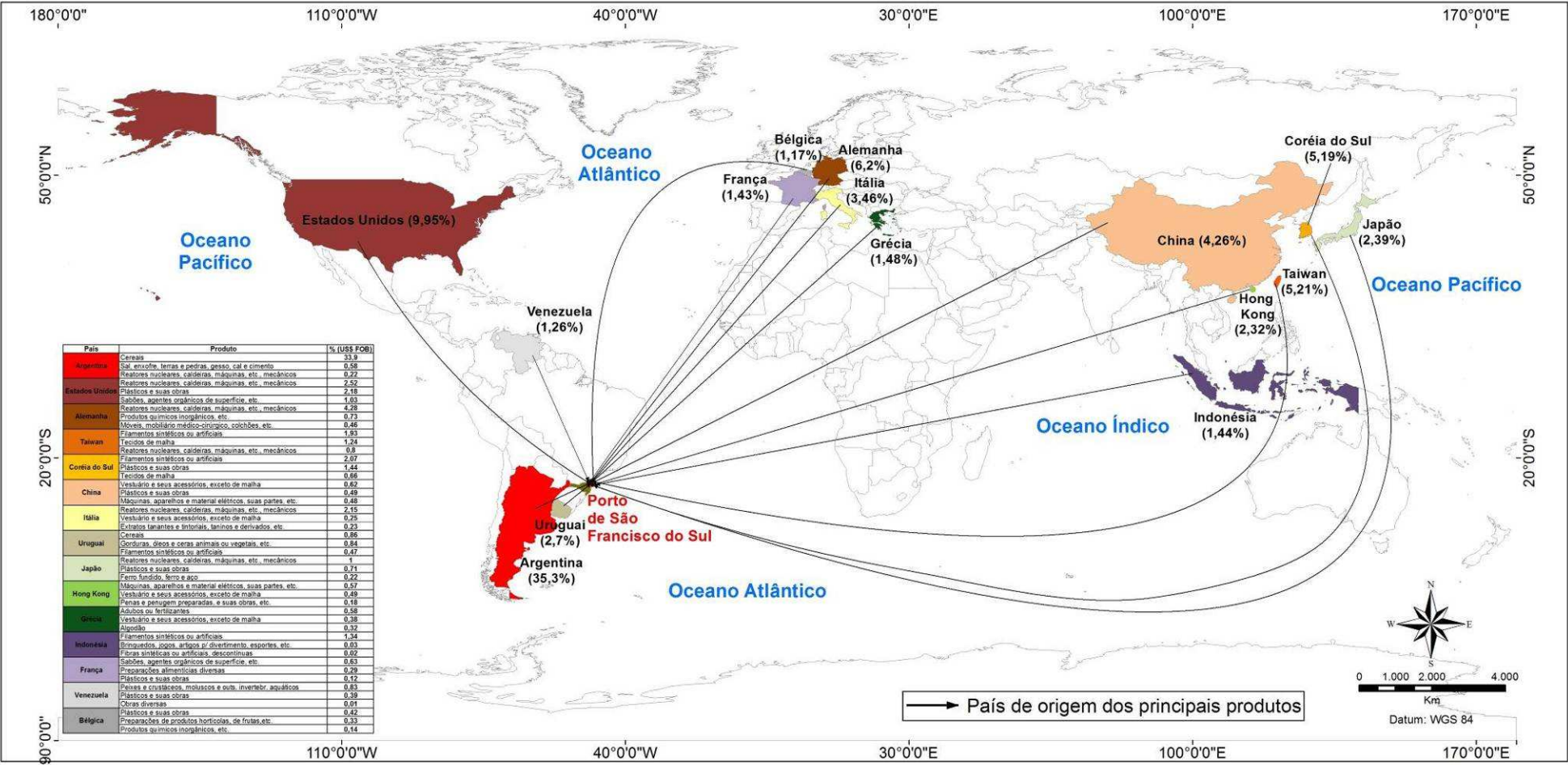
Principais destinos dos produtos exportados pelo porto de São Francisco do Sul/SC (2000)



Fonte: MDIC. Elab. Renata Duzzioni. Org.: Elisa B. Cabral.

Ilustração 20: Principais destinos dos produtos exportados pelo porto de SFS (2000)

Principais países de origem dos produtos importados pelo porto de São Francisco do Sul/SC (2000)



Fonte: MDIC. Elab. Renata Duzzioni. Org.: Elisa B. Cabral.
Ilustração 21: Principais países de origem dos produtos importados pelo porto de SFS (2000)

2.7 A ATUAL INFRA E SUPERESTRUTURA DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

De acordo com o Decreto nº 4.989, de 17 de fevereiro de 2004, a área do porto organizado de São Francisco do Sul é constituída pelas instalações portuárias terrestres e marítimas, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, silos, rampas *Roll-on/Roll off* (Ro-Ro), pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de São Francisco do Sul ou sob sua guarda e responsabilidade. E ainda pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a estes, até as margens das instalações terrestres do porto organizado, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do Poder Público (Ilustração 22).

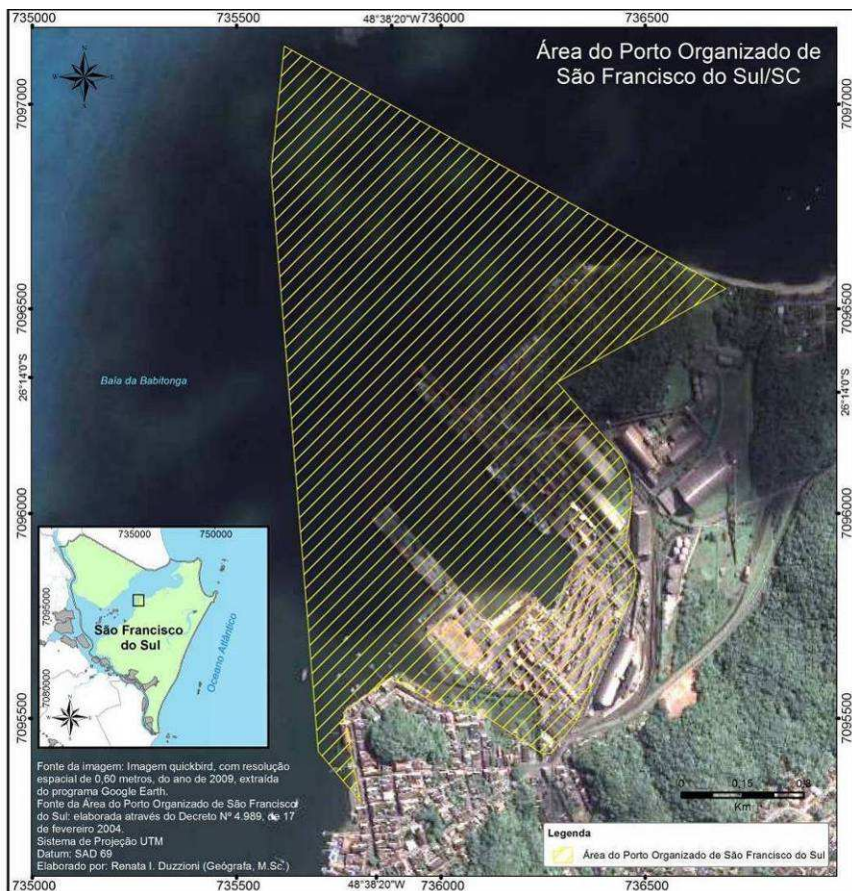


Ilustração 22: Mapa da área do porto organizado

A área alfandegada do porto conta com cerca de 180 mil m² de área. As instalações do porto público de uso público compreendem, um cais acostável com uma extensão de 850 metros composto de quatro berços de atracação (Tabela 22) com profundidade variando entre 9 e 12 metros: o berço 101 especializado em granéis de exportação (este teve reforço nas vigas de sustentação em 2010⁹⁰), os berços 102 e 103

⁹⁰ De acordo com dados da Secretaria Especial de Portos durante a décima apresentação do PAC em junho de 2010, quatro obras foram concluídas, e 13 estavam em andamento, dentre elas a ampliação dos berços 201 e 101 em São Francisco do Sul. Dentro do Programa Nacional de Dragagem da SEP, que disponibiliza um bilhão e 600 milhões de reais para aprofundar os

especializados em carga containerizada, e o berço 201 destinado para carga containerizada e geral (múltiplo uso); neste está sendo feito o realinhamento e expansão, de 150 para 250 metros de comprimento (conforme entrevista na APSFS).

Existem mais dois berços no terminal privado de uso público, este foi construído através de uma licitação pública em 1995. Um edital foi lançado para arrendamento de uma área ao lado do porto público. Atualmente está sendo administrado pelo TESC – Terminal Santa Catarina. O terminal privado detém os berços 301 e 302 (este inaugurado em 2010). Ao todo, portanto, o porto possui seis berços de atracação (Ilustração 23).

Tabela 22: Características dos berços do porto de São Francisco do Sul

Berço	Comprimento	Tipo de carga
101	285 m.	Granel de exportação
102	210 m.	Terminal de contêineres
103	165 m.	Terminal de contêineres
201	250 m.	Carga geral multiuso
301	264 m.	Carga geral multiuso - TESC (privado)
302	264 m.	Carga geral multiuso – TESC (privado)

Fonte: Administração do Porto de São Francisco do Sul.



Fotografia: TESC.

Ilustração 23: Porto de São Francisco do Sul identificando seus berços de atracação

Em Santa Catarina, o porto público de Itajaí possui dois berços de atracação com 500 metros de extensão, e uma área alfandegada de 60 mil m², além dos seis terminais privados: o APM Terminais Itajaí (dois berços de atracação, 535 metros de extensão), o terminal Portuário Braskarne/ Cargil (área alfandegada de 32,9 mil m², cais com 150 metros de extensão), o Trocadeiro Portos e Logística (berço com 150 metros, terminal de barcas oceânicas), Poly Terminais (píer com 80 metros de extensão), Terminal Barra do Rio (cais com 372 metros), e o Teporti Itazém (área alfandegada de 49 mil m² e cais com 150 metros de extensão). A Portonave S.A., terminal privado de Navegantes, localizada na margem esquerda do rio Itajaí-Açu, em frente ao porto público de Itajaí, possui um cais com 900 metros de extensão e três berços de atracação. O porto de Imbituba possui quatro berços de atracação totalizando 577 metros de extensão. E o terminal de uso privativo de Itapoá possui um cais com 630 metros de extensão e dois berços de atracação.

Com verbas oriundas do PAC, em 2007, foram realizadas no porto de São Francisco, obras de recuperação e reforço estrutural dos berços 102 e 103, investimento de R\$ 24,8 milhões (Ilustração 24). Ainda entre os anos de 2005 e 2007 foi feita a drenagem dos berços 102, 103 e da avenida de acesso ao porto, investimento de R\$ 4,7 milhões, e derrocamento da laje da Cruz, R\$ 14,7 milhões, totalizando neste período investimento de R\$ 54,6 milhões (conforme dados da APSFS).

Dentre as obras previstas no PAC (2008-2009) constava: o realinhamento do berço 201 (obra em andamento, previsão de término julho de 2011 - Ilustração 25 e 26), dragagem e derrocamento para 14

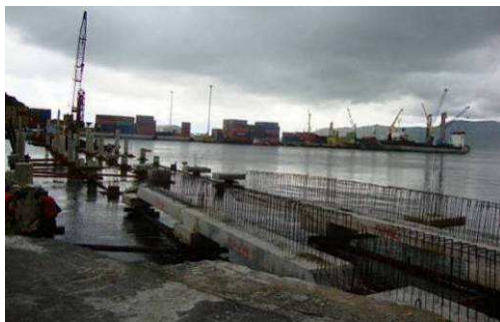
metros de profundidade (em andamento), construção do berço 401, e novo acesso ao porto. A obra no berço 201 demandou R\$ 28 milhões, a dragagem/derrocagem R\$ 95 milhões, já a construção do berço 401 (estimativa R\$ 43 milhões) e do anel rodo-ferroviário (estimativa R\$ 45 milhões) não foram implementadas, pretende-se executar estes projetos a partir de 2012. Estima-se que os investimentos nestas obras ultrapassem R\$ 210 milhões (conforme dados da APSFS) (Ilustração 27).

A capacidade atual do porto é de 300.000 TEUs, com o reforço dos berços 101, 102 e 103 (Ilustração 27 e 28) e a utilização dos dois guindastes MHC adquiridos, a movimentação acresce em 90.000 TEUs. A retificação do berço 201, em andamento, passará de 30 para 80% o nível de ocupação, aumentando 50.000 TEUs. O acréscimo de um berço resultaria na ampliação de 150.000 TEUs, e a dragagem de 12 para 14 metros de profundidade, um acréscimo de 160.000 TEUs. Segundo estudos da Administração do Porto de São Francisco do Sul, a capacidade resultante com o término de todas as obras supracitadas, será de 750.000 TEUs, ou seja um aumento de 250%.



Autora: Elisa B. Cabral.

Ilustração 24: Fotografia dos berços 102 e 103 (janeiro de 2011)



Autora: Elisa B. Cabral

Ilustração 25: Fotografia das obras no berço 201 (janeiro 2011)



Autora: Elisa B. Cabral

Ilustração 26: Fotografia das obras no berço 201 (janeiro de 2011)



Autora: Elisa B. Cabral

Ilustração 27: Fotografia do berço 101 (janeiro de 2011)



Autora: Elisa B. Cabral

Ilustração 28: Fotografia do berço 101 (janeiro de 2011)

No início de 2011, o porto estava atuando com uma profundidade de 12 metros, o que permite o recebimento de navios com até 90 mil toneladas. Em julho de 2010 iniciou-se a obra de dragagem de aprofundamento do porto, serão retirados 4,3 milhões de metros cúbicos de sedimentos. A licitação de 97,9 milhões de reais para a obra no porto foi vencida pelo consórcio Van Oord-Boskalis. O vencedor fará a dragagem do cais externo e interno, usando a draga *Sea Way*, equipamento com 13.255 metros cúbicos de cisterna. Na segunda fase, a draga *Hippopotes* irá retirar o material. Os recursos utilizados pela Secretaria de Portos (SEP) para contratação da Van Oord são oriundos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), destinados ao Programa Nacional de Dragagem⁹¹.

Inicialmente foi feita a dragagem no canal de acesso, na parte externa, da barra para fora, passando o calado para 14 metros. No início de 2011 começaram as obras de dragagem da parte interna, da barra para dentro até o cais, passando também o calado para 14 metros. Porém, na parte interna será necessário a derrocagem de rochas, são 70 mil metros cúbicos de rocha que serão derrocadas até o final de 2011. Os recursos que serão aplicados na derrocagem já estão disponíveis e somam um montante de 110 milhões de reais (conforme entrevista na APSFS).

O porto trabalhará então com profundidade de 14 metros, isto representa navios maiores, navios com capacidade de sete a oito mil

⁹¹ Revista Portos e Navios, julho de 2010.

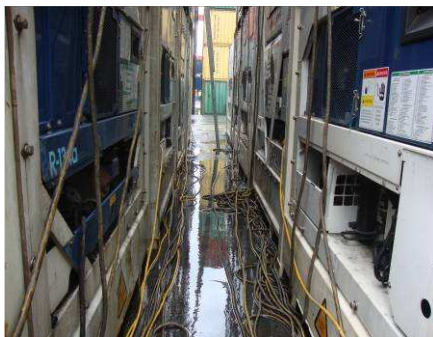
TEUs. Portanto são navios com capacidade para sete a oito mil contentores de 20 pés, são navios grandes com mais de 250 metros de comprimento. Atualmente, a grande maioria dos navios containereros são pós-panamax, ou seja, navios que não conseguem atravessar o Canal do Panamá por conta do seu tamanho, e que necessitam de um calado de no mínimo 13 ou 14 metros (conforme entrevista na APSFS).

Referente às instalações, o porto possui um pátio para contêineres com 80.000 m² totalmente pavimentado e iluminado, e uma área exclusiva para contêineres frigorificados, com 4.000 m² e 1.040 tomadas de energia elétrica (380/440 volts). Três armazéns estão sendo construídos, um para cargas apreendidas, que atenderá especificamente à Receita Federal, e outros dois de lona, com uma estrutura provisória (entrevista na APSFS) (Ilustrações 29 e 30).



Autora: Elisa B. Cabral

Ilustração 29: Tomadas de energia elétrica para contentores refrigerados



Autora: Elisa B. Cabral

Ilustração 30: Contêineres reefer

Existem outros armazéns privados na retroárea, como o Terminal Graneleiro da CIDASC (Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina) que possui dois armazéns, um com capacidade para 60.000 toneladas, e o outro para 50.000 toneladas; além de um silo metálico com capacidade de 8.250 toneladas. O terminal de óleos vegetais conta com cinco tanques, dois com capacidade de 750 m³, dois com capacidade de 1500 m³, e um com capacidade para 4.500 m³.⁹²

A expedição dos produtos armazenados na CIDASC é desenvolvida através de dois carregadores de navio (*ship loaders*) com fluxo individual de 1.500 t/h. O produto pode ser depositado em qualquer um dos tanques, conduzido através de quatro fluxos independentes, cada um com capacidade de recebimento de 100 t/hora, perfazendo 400 t/hora. O sistema permite operação simultânea com caminhões e vagões. A capacidade de expedição de óleo no carregamento de navio é de 500 t/hora.⁹³

A pesagem de caminhões e vagões é feita por balanças eletrônicas, duas rodoviárias com capacidade de 80 toneladas cada, e uma ferroviária com capacidade de 110 toneladas. Os caminhões são descarregados através de tombadores, possibilitando descarga de até 30 caminhões/hora. Os vagões são descarregados em moegas próprias, sendo possível descarregar até 110 vagões/dia.

A Terlogs Terminal Marítimo Ltda. também armazena grãos e está sediada nas proximidades do porto, ao lado da CIDASC. Possui uma capacidade total de armazenagem de 140.000 toneladas, compreendidas da seguinte forma: cinco silos verticais com capacidade individual de 6.000 toneladas; armazém horizontal para grãos, farelo e açúcar com capacidade de 75.000 toneladas; e armazém horizontal para fertilizantes com capacidade de 35.000 toneladas. O terminal da Terlogs tem capacidade de recepção de 1.500 t/hora, sendo 500 t/hora nas moegas rodoviárias e 1.000 t/hora na ferroviária. A capacidade de embarque é de 3.000 t/hora. Isso é resultado de mais de 18 milhões de dólares investidos em estrutura e tecnologia.⁹⁴

A Bunge é outra empresa localizada no corredor de exportação, na zona primária do porto, junto com a Terlogs e a CIDASC. Este terminal foi o pioneiro em exportação de grãos pelo porto de São Francisco do Sul. Instalou-se em 1979, ainda como Ceval Alimentos, em 1996 a Bunge adquiriu a Ceval. Até 2005 a Bunge possuía uma

⁹² Dados obtidos no sítio eletrônico da CIDASC.

⁹³ Dados obtidos no sítio eletrônico da CIDASC.

⁹⁴ Dados obtidos no sítio eletrônico da Terlogs.

fábrica de esmagamento de soja, a partir de então a fábrica fechou e esta unidade passou a fazer apenas o recebimento, armazenagem e exportação de soja, milho e óleo de soja.

A estrutura portuária da Bunge tem 125 mil m² e dispõe de dois armazéns para granel sólido (soja, milho e farelo de soja), um com capacidade para 84 mil toneladas, dividido em duas células, e outro para 30 mil toneladas. Atualmente a unidade está trabalhando apenas com soja e milho, pois quanto maior o número de produtos menor é a capacidade da vazão, que hoje é de 1500 toneladas por hora. A capacidade de armazenamento de óleo de soja é de 48 mil toneladas.

Em 2010, a empresa movimentou 2,810 milhões de toneladas de carga a granel, e a meta para 2011 é de 2,5 milhões de toneladas. Esta movimentação refere-se à soja, milho e óleo, sendo que o óleo representa a menor quantidade movimentada (conforme entrevista na Bunge).

Os equipamentos existentes no porto hoje são privados ⁹⁵, pois pertencem aos operadores portuários, e compreendem: seis guindastes MHC's (*Mobile Harbour Crane* – guindaste móvel), oriundos da Alemanha (cada um custa entorno de 6 milhões de dólares). São equipamentos que possuem uma lança de 50 metros capaz de movimentar 100 toneladas, sendo muito ágeis para carregar e descarregar contêineres, cerca de 20 a 30 por hora.

Existem também dois *ship loaders* que são guindastes para embarque de granel. A capacidade instalada é de três mil toneladas por hora de carregamento. O granel passa pelas correias transportadoras oriundas da Bunge, CIDASC e Terlogs (Ilustração 31), e quando chega à beira do cais é conduzido até o porão dos navios através destas torres de carregamento (*ship loaders*). Estes equipamentos pertencem a Bunge, CIDASC e Terlogs, empresas que recebem, armazenam e exportam graneis, sobretudo soja e farelo de soja. A principal movimentação do porto de São Francisco hoje é a carga a granel, destacando-se a soja e seus derivados, e o milho. Durante a safra da soja (janeiro a setembro) o porto registra maior tonelagem de movimentação.

⁹⁵ Como advento da lei dos portos 8.630/1993, o porto público passou a se responsabilizar pela manutenção da infra-estrutura física, gerência e administração, não sendo mais da sua competência a mão-de-obra avulsa, compra de equipamentos, recebimento e logística da carga, papel incumbido aos operadores portuários, sendo assim todos os armazéns e equipamentos existentes no porto hoje pertencem aos operadores portuários, mas localizam-se na área do porto organizado.



Autora: Elisa Bezerra Cabral

Ilustração 31: Correias transportadoras oriundas da Cidasc, Bunge e Terlogs e destinadas ao berço 101 (janeiro de 2011)



Autora: Elisa Bezerra Cabral

Ilustração 32: Correias transportadoras

Ainda referente à superestrutura, o porto dispõe de um rebocador com 20t de Bollard Pull; 14 máquinas *reach-stacker* (empilhadeiras), capaz de empilhar até quatro contêineres, com capacidade de até 40 toneladas; outras empilhadeiras menores com capacidade de sete toneladas; vários tratores; *grabs* para movimentação de grãos e fertilizantes; e duas locomotivas diesel elétricas.

2.8 PROJETOS E INVESTIMENTOS FUTUROS RELACIONADOS À ATIVIDADE PORTUÁRIA

Existem projetos para mais terminais privados de uso privado, ou seja, localizar-se-ão na área do porto organizado de São Francisco do Sul, mas serão construídos e explorados pela iniciativa privada. Pretende-se edificá-los na Ponta do Rabo Azedo (Bela Vista), área contígua ao porto público. Serão três berços de atracação para grãos, óleo vegetal e fertilizantes. Estes terminais são de iniciativa da Fertimport/Bunge e do Terminal de Granéis de Santa Catarina (TGSC). Este será detentor de dois berços para importação e exportação de grãos, e um berço pertencerá a Fertimport para movimentação de óleo vegetal e importação de fertilizantes (Ilustração 32).

A estrutura envolvida do TGSC compreende dois descarregadores, armazém para 118 mil toneladas de grãos vegetais, quatro silos verticais, um armazém, descarga de três mil toneladas/hora; e a Fertimport contará com um descarregador, um oleoduto, capacidade para armazenamento de 90 mil toneladas de fertilizantes, transportadores de correia ligando o píer ao armazém, descarga de 1.200 toneladas por hora de fertilizantes, e movimentação anual prevista de 1,5 milhão de toneladas.⁹⁶

Em agosto de 2010, o IBAMA concedeu a licença ambiental prévia (LAP), válida por dois anos, sinalizando que o empreendimento poderá ser implantado no local pretendido. O investimento previsto é de R\$ 150 milhões do TGSC, e R\$ 130 milhões da Fertimport. Além do interesse de um grupo empresarial chinês para investir nos dois berços privados do TGSC, a parceria foi firmada em março de 2011 através de um contrato entre o grupo Hopefull e operadores portuários.

O TGSC, projetado em 2007, é composto pelo capital da empresa Logística Brasil – Fundo de Investimento em Participações (50%), e Sagah Administração e Participações S.A. (50%). O Logística Brasil, constituído em 2006, é um fundo de investimento em participações, de nacionalidade brasileira, com o propósito de investir em empreendimentos relacionados aos setores de logística e infraestrutura⁹⁷. No Brasil, o fundo detém participação nas empresas Portinvest Participações S.A. (Porto Itapoá), TGSC, Porto Novo (empresa holding

⁹⁶ De acordo com dados do TGSC e Fertimport.

⁹⁷ A composição do Capital Social do Logística Fundo de Investimento compreende a Fundação Petrobrás de Seguridade Social - Petros, Funcef, Fundação Atlântico, BNDES Participações S.A., BB Banco de Investimentos, Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil, e outros com participação individual inferior a 5%.

sem atividades operacionais), Companhia Brasileira de Locações, Standart Logística e Distribuição S.A. (logística e armazenamento de cargas frigorificadas), TESC – Terminal Portuário Santa Catarina, e WRC.

A Sagah, constituída em 2007, é uma empresa brasileira de participações que integra o Grupo Rocha Top (originário de Paranaguá/PR), constituída para gerir empreendimentos no segmento de logística. O capital social da empresa encontra-se repartido entre Hélio F. F. Filho (50%) e Rocha Top Terminais e Operadores Portuários Ltda (50%).

Existe também projeto de mais um berço público (401-A) para movimentação de granéis sólidos, liberando desta forma o berço 101 - destinado atualmente para granéis de exportação - para operação de contêiner e carga geral. A obra consta no plano plurianual da União de 2012/2015. Outra obra elencada no projeto de ampliação do porto de São Francisco do Sul é a construção do anel rodo-ferroviário, a fim de evitar os constantes bloqueios das ruas próximas ao porto, por conta do espaço restrito para manobra dos trens, e também possibilitar acesso aos berços tencionados (Ilustração 32).

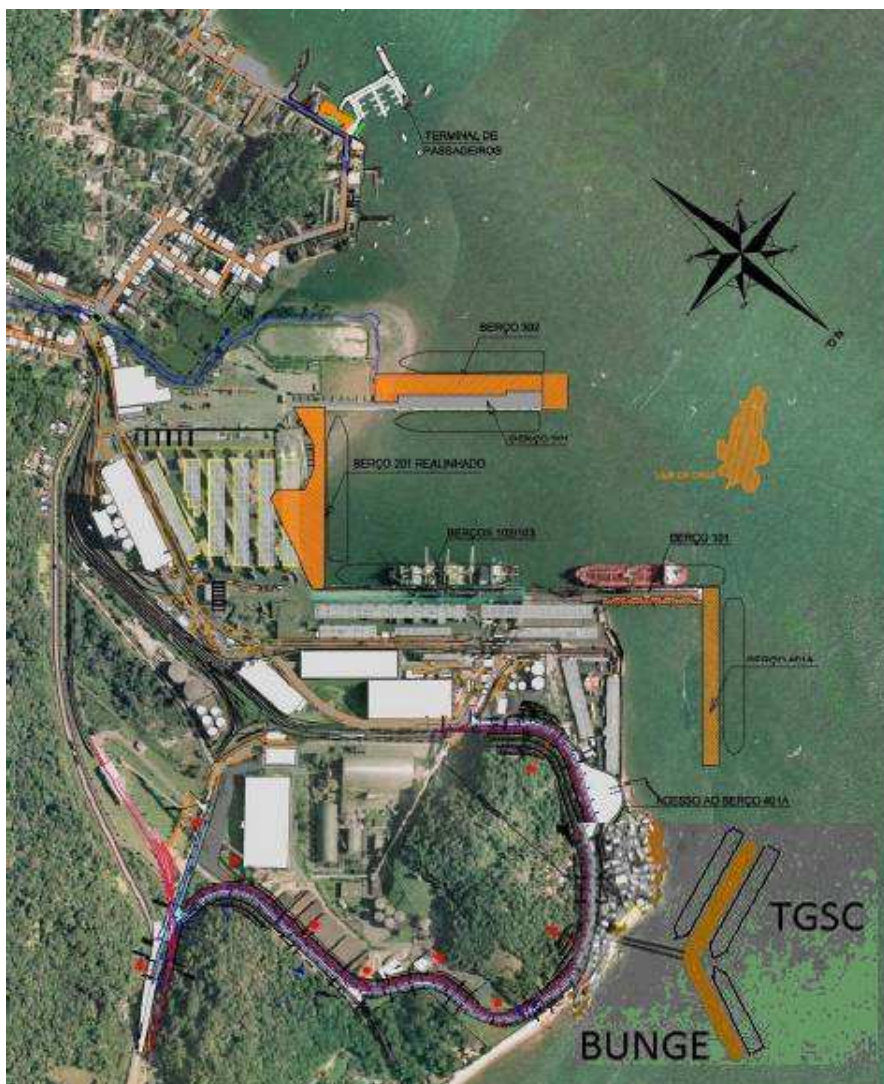
Projeta-se também um berço para navios de passageiros dentro da área do porto organizado, porém com acesso totalmente independente do porto comercial, será localizado em frente ao Terminal Turístico Naval, antigo Trapiche do Santista (Ilustração 32). Mesmo sem a estrutura do berço construída, durante a temporada 2010/2011 iniciou-se o recebimento de cruzeiros marítimos, foram 34 escalas das companhias marítimas MSC Cruzeiros e CVC, e cerca de 50.000 passageiros, resultando num impacto direto de seis milhões de reais no município. Enquanto o berço não é construído, os navios fundeiam na baía da Babitonga e através de lanchas os passageiros são transportados até o píer provisório do Terminal Turístico, ou os navios atracam em um berço do Terminal Portuário Santa Catarina - TESC (conforme entrevista na Secretaria de Turismo do município). Na temporada 2011/2012 estão previstas pelo menos 13 escalas das companhias CVC, MSC e Grand Holiday.

A primeira etapa da obra do píer está prevista para ser concluída em setembro de 2012, através de um convênio orçamentário com a União, onde foi dotado um montante de R\$ 1.950.000, destinado para a primeira fase da obra (ponte de acesso e rampa). A contrapartida da prefeitura municipal será de aproximadamente R\$ 600.000 para esta etapa.

Nos últimos dez anos, constatou-se significativo aumento do fluxo de cruzeiros marítimos na costa do Brasil, relaciona-se tal fato com o aumento das oportunidades de emprego e da renda da população brasileira, resultando na maior procura por viagens de lazer. Apesar dos cruzeiros se apresentarem como uma atividade econômica relevante e com potencial de crescimento no Brasil, com a inserção de novos destinos e atração de novas companhias marítimas, existem algumas críticas referentes ao recebimento de navios de turismo em portos comerciais, tendo em vista que estes estão operando no limite da demanda, ocasionando uma longa fila de espera de navios para atracar, o que encarece os serviços portuários. Desta forma, os navios de turismo agravam ainda mais a situação, pois possuem prioridade de atracação, tornando a espera dos navios comerciais ainda maior e aumentando os custos do armador.⁹⁸

Sendo assim, acredita-se que a melhor solução seja a construção de berços específicos para recebimento de cruzeiros marítimos em cidades com forte potencial turístico, e sem a atividade portuária comercial. Como é o caso em Santa Catarina, do município de Porto Belo, e também projetos para Florianópolis. Cabe ressaltar, que em São Francisco do Sul o píer turístico não se localizará no interior do porto comercial, o que minimiza, de certa forma, a interferência na atracação dos navios cargueiros.

⁹⁸ Conforme informações de Gilberto Barreto na palestra da XXXII Semana de Geografia – UFSC (2011).



Fonte: APSFS

Ilustração 32: Projeto de ampliação do porto de São Francisco do sul

A iniciativa privada planeja também a construção de um Terminal de Logística Integrada e de Triagem, no km 15 da BR-280, a 15 quilômetros do porto de São Francisco do Sul, no distrito do Miranda, em uma área de 130.000 m². Este terminal será um apoio

logístico à grande quantidade de caminhões destinados ao porto, CIDASC, Bunge, Terlogs, tendo em vista a inexistência de áreas específicas de estacionamento de apoio e segurança às cargas, resultando no tráfego intenso em direção aos terminais graneleiros, criando áreas de espera ao longo da rodovia BR-280. O terminal de logística terá capacidade mínima para 300 caminhões, podendo ser ampliado conforme a demanda. Outros serviços serão oferecidos neste terminal projetado como, posto de abastecimento, restaurantes, dormitórios, escritórios para transportadores e frotistas, assistência médica e odontológica (oferecida pelos sindicatos), oficinas, lojas de peças, equipamentos e serviços, dentre outros.

Atualmente a triagem é feita no posto Sinuelo, no km 24 da BR-280. Durante o período da safra da soja (março a setembro) aumenta significativamente o número de caminhões destinados ao porto, ocasionando enormes filas e dias de espera para descarregamento no porto e nos armazéns. Agrava-se ainda mais a situação quando chove, pois o mau tempo inviabiliza a movimentação de grãos, tendo em vista que o porto não possui berço coberto (situação semelhante ocorre no porto de Paranaguá/PR).

Em sete de abril de 2011, de acordo com dados do Jornal A Notícia, cerca de 700 veículos aguardavam liberação para descarregar soja e farelo. Devido à lotação do pátio do Sinuelo, uma fila de até quatro quilômetros foi formada no acostamento da BR-280. Como o posto de triagem não dispõe de alojamentos e dormitórios, os motoristas improvisam com redes entre os veículos, o que torna a espera ainda mais cansativa. Além disto, o número de banheiros e chuveiros também não são suficientes para atender a todos os caminhoneiros. Tal situação reflete a necessidade de uma infraestrutura que atenda a atual demanda e que seja capaz de dar melhores condições aos caminhoneiros.⁹⁹

Outro projeto da iniciativa privada na Baía da Babitonga é o Terminal Marítimo Mar Azul, da empresa Mar Azul Logística, Armazenamento, Terminais e Transportes S/A, subsidiária da Companhia de Navegação Norsul. Pretende-se instalar um terminal portuário para atender as barcas oceânicas da Norsul, assim como a atracação de outros tipos de navios, basicamente operando produtos siderúrgicos, bobinas de aço da Arcelor Mittal Vega, um investimento previsto de R\$ 40 milhões. A construção do terminal privado teve início em 2008, e em julho do mesmo ano foi embargada por determinação do Ministério Público Federal, e atualmente está em fase de licenciamento.

⁹⁹ Jornal A Notícia (07/04/2011).

O terreno para a instalação do Terminal Marítimo Mar Azul compreende uma área de 63.709 m², localizada às margens da rodovia BR-280, e uma área de 34.672 m², compreendendo o manguezal litorâneo situado entre os limites do terreno e a baía, na localidade de Laranjeiras. Para a atracação das embarcações foi projetado uma ponte de acesso de 1.141 metros de extensão e 10 metros de largura; e dois píeres de atracação.¹⁰⁰

Há muitas divergências sobre a construção deste terminal. O Sindicato dos Portuários - representado pelos servidores do porto público de São Francisco do Sul, os trabalhadores portuários avulsos (TPAs), ONGs, grande parte dos vereadores, ambientalistas, pescadores, entre outros, posicionam-se contra a instalação do terminal Mar Azul. Alega-se que o porto público será afetado diretamente com a diminuição de carga, tendo em vista que boa parte da movimentação do porto são bobinas de aço da Vega do Sul, consequentemente reduzirá de forma considerável a solicitação de mão de obra dos TPAs, representando perdas salariais destes trabalhadores, renda esta que repercute 50% da economia do município. Além disto, o terminal trará prejuízos irreparáveis para o ecossistema da Baía da Babitonga e para os pescadores que dependem desta atividade na região das Laranjeiras.

Cabe ressaltar também as diversas obras realizadas no porto público nos últimos seis anos com investimento maciço do governo federal, as quais aumentaram a capacidade e qualidade das operações, além da construção de mais um berço no terminal arrendado. Desta forma não há necessidade de outro terminal, pois o porto público é capaz de atender a demanda. E atualmente, a baía da Babitonga conta também com o terminal privado de Itapoá, que já concorre com porto de São Francisco.

Sem contar o fato de que um dos motivos alegados pela Vega do Sul para se instalar em São Francisco seria a utilização do porto, mas caso o terminal privado seja construído, a indústria estará descumprindo de certa forma com o compromisso assumido com o município: geração de emprego diretamente, e no porto através da contratação de TPAs, refletindo no desenvolvimento local e regional e geração de renda. Todavia, não é isto que vem ocorrendo, ao levar em conta que cerca de 95% da mão de obra empregada na indústria não é do município, e que a mesma pretende não utilizar mais os serviços do porto público.

Outra empresa já havia cogitado construir terminal privado nesta mesma região. Em 2004, a Sadia anunciou investimento em torno de

¹⁰⁰ Dados do sítio eletrônico do Terminal Mar Azul.

US\$ 150 milhões na construção de um terminal na localidade de Laranjeiras, no entanto as obras não foram implementadas.

3. A RELAÇÃO EXISTENTE ENTRE O PORTO E A CIDADE

É notório que não há como estudar um porto isoladamente, sem relacioná-lo com a cidade que o sedia, com a região, com a hinterlândia, com o país e mesmo com o mundo, tendo em vista que, o porto é um instrumento intermediário das transações comerciais, diretamente voltado ao exterior. Todavia, para alcançar toda esta rede dinâmica e complexa, é conveniente partir da cidade onde o porto está assentado, para então fazer as correlações com as outras escalas de análise.

Um dos objetivos deste trabalho é tentar decifrar como se dá a relação porto/cidade nos municípios de São Francisco do Sul e Itapoá, procurando identificar de que forma a atividade portuária dinamiza a economia do município e da região, através da análise de dados econômicos e sociais referentes a emprego, renda, número de empresas prestadoras de serviço ao porto, indústrias, comércio, serviços, infraestrutura urbana, entre outros.

Magalhães (1969, p. 59) elucida a importância de estudos geográficos sobre portos abordarem a relação porto/cidade, sublinhando que “o tratamento final que se dará ao estudo portuário é o das repercussões de sua presença na organização urbana”, lembrando ainda que se deve analisar “o grau de dependência da cidade em relação ao porto”. Pode-se dizer que todo o porto está intrinsecamente ligado à cidade que o sedia, porém a intensidade dessa relação será diversa de um lugar para outro. Algumas cidades dependem quase que exclusivamente da atividade portuária, outras tem o porto apenas como uma de suas várias atividades econômicas.

A interdependência varia de acordo com a potencialidade dos demais setores econômicos do município e com a relação da população economicamente ativa e a mão de obra empregada em atividades ligadas direta ou indiretamente ao porto, bem como a origem das receitas das cidades portuárias.¹⁰¹

Referente ao grau de dependência, Oliveira (1996, p.51) expõe que

Algumas grandes metrópoles, inclusive capitais de países e estados, possuem portos importantes que, no entanto, não são fundamentais para a sua vida cotidiana. Nesse rol podem ser incluídas Nova

¹⁰¹ Magalhães (1969) exemplifica ao falar que em Antonina, na década de 1960, o porto era a própria razão de ser da existência da cidade.

York, Londres, Buenos Aires e o Rio de Janeiro, entre outras. Porém, existem cidades que vivem quase exclusivamente em função do porto, do ininterrupto movimento de carga, passageiros e dos seus múltiplos desdobramentos econômicos. Essas cidades-portos, criadas e desenvolvidas em privilegiados lugares à margem de rios e mares, por certo inexisteriam ou seriam inexpressivas, caso não dispusessem das operações do cais.

Devido à sua localização, às margens de uma baía tranqüila e bem abrigada, como fora ressaltado anteriormente, São Francisco do Sul sempre teve potencial portuário por se tratar de um ancoradouro natural, assim como Laguna e Florianópolis. Documentos e escritos dos primeiros desbravadores que aportaram naquela baía no século XVI e XVII já destacavam a relevância das características geomorfológicas do local.

É evidente a forte relação com a baía e com o mar por se tratar de uma ilha. Os primeiros povoadores chegaram pelo mar, se instalaram e do mar também tiravam parte do seu sustento, mais tarde pelo estuário da Babitonga escoavam o que produziam e recebiam mercadorias de outras localidades. Desta forma estabeleceu-se a relação “porto”/cidade desde o efetivo povoamento em meados do século XVII.

A partir da segunda metade do século XIX houve um acréscimo das importações de Santa Catarina, devido ao aumento populacional ocasionado pela vinda de novas levas de imigrantes, que passaram a demandar mercadorias para o consumo, e o que refletiu na intensificação da atividade portuária em São Francisco, sobretudo a partir de 1903 com a fundação da Empresa Nacional de Navegação de Carl Hoepcke (1895), que tinha como objetivo desenvolver o comércio entre a Ilha de Santa Catarina e os portos de Laguna, Itajaí e São Francisco do Sul.

O século XX significou a consolidação da atividade portuária e de toda a infraestrutura voltada à mesma, como ferrovia e rodovia. Percebe-se um acréscimo na movimentação, especialmente exportação, por conta da madeira e erva-mate; e da configuração de uma paisagem típica de cidade portuária, com alguns armazéns, cargas movimentadas no perímetro urbano, trapiches como do Hoepcke, Santista e Itapaci.

Sabe-se que São Francisco do Sul engendrada na formação sócio-espacial litorânea, caracterizada pelo povoamento de vicentistas e pela pequena produção agrícola, não desenvolveu a atividade industrial,

assim como evidencia-se na maior parte dos municípios da costa catarinense, diferentemente das regiões dos vales atlânticos de pequena produção mercantil, colonizada por alemães, italianos, poloneses, etc.

Conforme referido anteriormente, São Francisco inserida em outro contexto, diferentemente de outras cidades portuárias como Rio Grande e Rio de Janeiro, não desenvolveu a atividade industrial, papel incumbido à sua vizinha Joinville, e a outros municípios da região como Jaraguá do Sul e São Bento do Sul. Sua função continuou sendo meramente de passagem de mercadorias das regiões produtoras destinadas ao porto. A atividade econômica pautou-se no ramo portuário, comércio, serviços, pesca e mais recentemente turismo. Ficando o porto e os serviços por ele gerado, muito à frente de qualquer outra atividade. É impraticável não mencionar o porto ao se referir ao município.

As mercadorias direcionadas ao porto e oriundas deste, envolvem uma série de pessoas e órgãos, imaginável para a grande parcela dos consumidores finais. Todo este desdobramento da atividade portuária representa uma série de impostos deixados no município (ISS, ICMS), além do estabelecimento de empresas prestadoras de serviço, como transportadoras e armazéns, que absorvem boa parte da mão de obra de São Francisco, ficando o porto como um dos maiores empregadores do município. Pode-se dizer então que o grau de dependência da cidade em relação ao porto é muito elevado, sendo o porto, hoje, o alicerce da economia do município.

3.1 OS DESDOBRAMENTOS DA ATIVIDADE PORTUÁRIA NO MUNICÍPIO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

Segundo dados da Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul, atualmente 70% da renda do município provém da atividade portuária (direta e indiretamente) (Tabela 23). De acordo com um levantamento realizado pela Administração do porto de São Francisco do Sul (APSFS), cerca de 2.130 pessoas do município estão empregadas em órgãos e empresas diretamente ligadas à atividade portuária, ou seja, os servidores do porto como Autarquia Estadual, os trabalhadores avulsos, funcionários do OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalhador Avulso), do Terminal Santa Catarina (TESC), da Bunge, CIDASC, Receita Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Receita Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX), Estação Aduaneira Interior (EADI/ porto seco), sindicatos, operadores

portuários, agenciadores, empresas de logística, Vigilância Agropecuária Internacional (VIGIAGRO), Polícia Federal, Marinha, despachantes aduaneiros, América Latina Logística (ALL), e outros (Tabela 24).

Para obter o número da mão de obra empregada indiretamente, faz-se a projeção multiplicando por três ou quatro, cada emprego gerado diretamente. Como atividade indireta, pode-se citar as borracharias, oficinas mecânicas, transportadoras, postos de combustível, indústrias atraídas pela infraestrutura (Vega do Sul, Fecoagro), armazéns, e etc. É possível afirmar então que, direta e indiretamente a atividade portuária emprega cerca de 8.520 pessoas. Considerando que a população em idade ativa, entre 15 e 64 anos, é de 29.043 habitantes (IBGE, 2010), conclui-se que as atividades relacionadas ao porto suprem cerca de 29% dos habitantes da faixa etária mencionada, o que representa um índice bem elevado.

Tabela 23: Receita municipal e portuária (2007)

Receitas Municipais	R\$ 80.966.654, 31	
ISS – Ativ. Portuárias	12. 863.964,77	15,89%
Serviços Portuários	4.770.132,94	5,89%
Conta ICMS – Porto	18.780.200,11	23,19%
Outras Receitas	2.660.417,21	3,29%
Total		48,26%

Fonte: Administração do Porto de São Francisco do Sul. Extraído de S. Zalewski Porto (2010).

Tabela 24: Trabalhadores envolvidos diretamente com a atividade portuária

Empresas	Número de Trabalhadores
OGMO	700
Bung, Cidasc, Tesc, Terlogs, WRC, APSFS	675
Despachantes, Fornecedores, Aut. Portuária	400
Pátios, Operadores, Agentes Marítimos	357
TOTAL	2.132

Fonte: Administração do porto de São Francisco do Sul – APSFS (2008).

De acordo com levantamentos realizados no município, na Associação Comercial de São Francisco do Sul (ACISFS), e em sítios

eletrônicos constatou-se que referente às empresas prestadoras de serviços ligadas ao porto, existem no município cerca de 46 Agências Marítimas e Operadores Portuários, 35 despachantes aduaneiros, 10 exportadoras/importadoras, 25 transportadoras, 14 sindicatos e federações, 26 empresas de logística, 10 armazéns, e 22 ligadas a atividades diversas como associações, órgãos do governo federal, empresas de praticagem e outros (Apêndice – A, e Ilustração 33).¹⁰²

¹⁰² Não existe nenhum levantamento feito pela Secretaria de Indústria, Comércio e Porto do número de empresas estabelecidas no município. Este levantamento está sendo realizado nesta gestão, através do cadastro das empresas que contribuem com o Imposto sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISS).

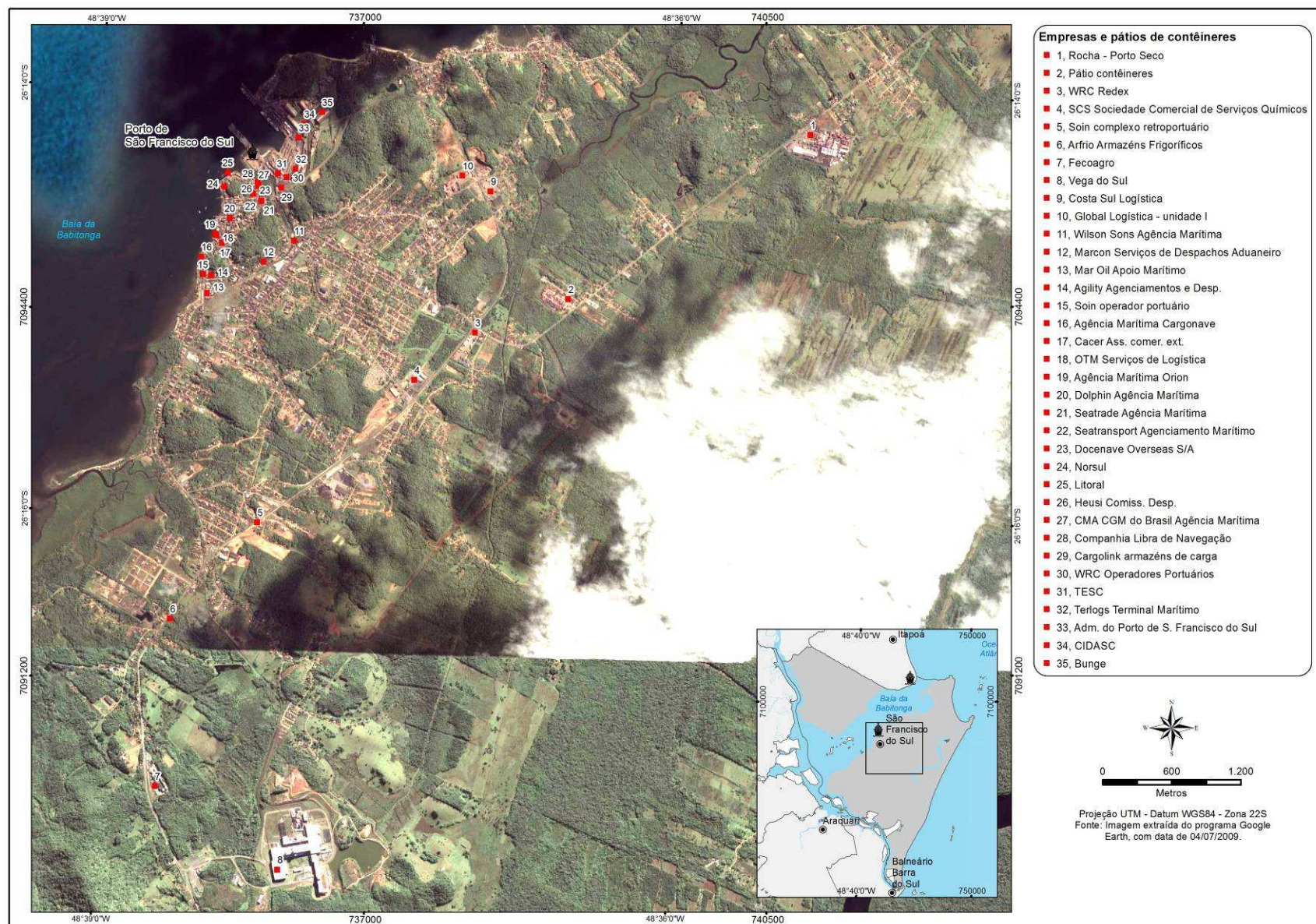


Ilustração 33: Especialização de algumas empresas, armazéns e terminais da retroárea em São Francisco do Sul

O operador portuário foi criado pela lei 8.630 de 1993 (Lei de Modernização Portuária), que o define como pessoa jurídica pré-qualificada para execução de operação portuária na área do porto organizado. A operação portuária é a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário realizada no porto.¹⁰³ Quando a Lei dos Portos começou a vigorar, os portos públicos saíram da operação, incumbindo esta função aos operadores portuários. No caso do porto de São Francisco, o Estado ficou responsável pela infraestrutura, ou seja, pátios, berços de atracação; e a superestrutura ligada aos equipamentos rodantes, empilhadeiras, guindastes, etc., ficou a cargo do operador portuário privado.¹⁰⁴

Algumas agências marítimas incluíram (após a lei 8.630/1993) o serviço de operação, mediante credenciamento e habilitação junto aos portos, no leque de atividades oferecidas, passando atuar nas áreas de agenciamento marítimo e operação; outras ainda, com aluguel de equipamentos portuários, despacho aduaneiro, documentação, e etc. (em São Francisco pode-se citar a Litoral, Rocha Top, Seatrade).

Grande parte das empresas listadas no Apêndice – A atuam em uma gama de atividades, como serviço de agenciamento marítimo, despacho aduaneiro de importação e exportação, armazenagem, gestão de transportes e outros. Existem poucos operadores portuários atuando em São Francisco do Sul, a atividade é muito fechada e restringe-se a um pequeno grupo de empresários locais consolidados no ramo, ou grandes grupos nacionais ou estrangeiros que atuam em diversos portos do país.

O agenciamento marítimo é uma atividade muito antiga, existente desde quando o comércio marítimo se instituiu. Surgiu da necessidade dos armadores terem um representante em cada porto com conhecimento nas áreas comerciais e jurídicas. É uma atividade de alta responsabilidade, em que a pessoa jurídica responde por todos os atos oriundos de um determinado navio. O agente marítimo assina termos de responsabilidade e providencia os registros necessários antes mesmo da

¹⁰³ Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

¹⁰⁴ Para se credenciar ao porto, o operador portuário precisa ser pré-qualificado conforme os procedimentos e requisitos da norma deliberada pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP), onde exige-se uma série de documentações, como o formulário denominado Solicitação de pré-qualificação de Operador Portuário – SOPORT. O pedido deve ser decidido pela Administração do porto, e formalizado mediante certificado de registro com validade de dois anos. (Administração do Porto de São Francisco do Sul - APSFS).

embarcação atracar no cais do porto, e responde pelas condições do navio, problemas com a tripulação, acidentes, embarque e desembarque das cargas e emite à Alfândega todas as informações sobre a embarcação.¹⁰⁵

Os armadores sempre estiveram sobre o controle de países europeus (destacando-se a Alemanha e Grécia – especializada em carga seca e petróleo) e do Japão. Estes países continuam sendo importantes hoje, no entanto nos últimos anos percebe-se uma nova configuração geográfica dos principais armadores deslocando-se para Ásia, destacando-se a China, Taiwan e Coreia do Sul (Tabela 25). O mesmo tem ocorrido com os portos, até a década de 1970 poucos portos chineses apareciam em posição de destaque no *ranking* dos portos que mais movimentavam cargas, predominavam os portos da Europa Ocidental, América do Norte e Japão ¹⁰⁶. Em 2009, segundo estatísticas, dos 10 principais portos em movimentação de cargas, sete eram chineses, o que confirma o forte e rápido crescimento do comércio internacional deste país, refletindo no desempenho dos seus portos.¹⁰⁷

Tabela 25: Os 20 maiores armadores do mundo (contêineres) ¹⁰⁸ (continua)

Armador	Ranking 2009 (2010)	Frota total	
		TEUs movimentados	Navios
Maersk/ Sealand (Dinamarca/Estados Unidos)	1 (1)	580,45	237
Evergreen/ Uniglor Marine Corp (Taiwan)	2 (2)	336,994	113
P&O-Nedlloyd (Inglaterra/Holanda)	3 (3)	275,108	113
Mediterranean Shipping Company MSC (Suíça)	4 (4)	242,096	140

¹⁰⁵ FARIAS, B. A minha profissão é cuidar de navios, **Portogente**, 16 nov. 2004.

¹⁰⁶ A classificação dos 20 principais portos do mundo em 1960 (tonelagem): Nova Iorque, Roterdam, Londres, Antuérpia, Singapura, Kobe, Yokohama, Hamburgo, Boston, Curaçao, Los Angeles, Adem, São Francisco, Southampton, Marselha, Bremen, Gênova, Havre, Liverpool e Houston (ARAÚJO FILHO, 1969).

¹⁰⁷ Informações obtidas na palestra do prof. Armem Mamigonian na XXXII Semana de Geografia – UFSC (2011).

¹⁰⁸ Percebe-se uma concentração e centralização dos capitais do setor de serviços da marinha mercante, com uma tendência de fusões ou absorção das empresas menores pelas maiores.

American President Lines APL (Estados Unidos)	5 (8)	214,814	81
Hanjin Shipping Company (Coreia do Sul)	6 (5)	214,105	66
Cosco Container Lines (China)	7 (7)	194,891	118
Nippon Yusen Kabushiki Kaisha - NYK Line (Japão)	8 (8)	152,477	73
Zim Israel Navigation (Israel)	9 (10)	139,691	78
CMA-CGM (França)	10 (12)	138,840	77
CP Ships (Inglaterra)	11 (11)	135,790	75
Mitsui OSK Lines (Japão)	12 (9)	116,651	50
OOCL (Hong Kong)	13 (15)	112,942	34
Hyundai Merchant Marine – HMM (Coreia do Sul)	14 (13)	111,669	32
China Shipping Container Lines (China)	15 (19)	110,514	76
Yangming Marine Transport Corp (Taiwan)	16 (14)	109,020	43
K Line (Japão)	17 (16)	108,618	49
Hapag-Lloyd (Alemanha)	18 (17)	90,390	23
Companhia Sud Americana de Vapores – CSAV (Chile)	19 (20)	72,022	42
United Arab Shipping Co – UASC (Kuwait)	20 (18)	67,165	46

Fonte: Containerisation International (2010).

Após o processo de privatizações, abertura para o capital internacional e a possibilidade dos setores privados investirem nos portos públicos através de licitação e contratos de arrendamento (efeito da lei dos portos), alguns grandes grupos nacionais e multinacionais passaram a controlar diversos serviços de navegação com filiais em vários terminais no Brasil e em outros países (quadro 1).

Empresa	Área de atuação em São Francisco
Bunge/Fertimport	Operação portuária de grãos (soja, milho e trigo), agenciamento marítimo e armazenagem no corredor de exportação do porto
CIDASC	Operação portuária e armazenagem de grãos no corredor de exportação
Terlogs	Operação e armazenamento de grãos, farelo, açúcar e fertilizante
Orion	Agenciamento marítimo, operação portuária, locação de equipamentos, etc. (matriz Rio Grande/RS)
Rocha Terminais Portuários e Logística	Operação portuária, porto seco, terminais especializados no recebimento, manuseio, armazenamento e reparo de contêineres vazios (matriz em Paranaguá)
Wilson, Sons	Agenciamento marítimo, rebocamento
Log-In	Agenciamento marítimo, navegação costeira
Cia Libra de Navegação/CSAV	Agenciamento Marítimo
CMA CGM	Agenciamento Marítimo
Aliança	Agenciamento Marítimo
Oceanus	Agenciamento Marítimo
Rochamar	Agenciamento Marítimo, operação portuária
Norsul	Transporte de bobinas de aço entre Vitória-ES e São Francisco do Sul

Quadro 1: Principais empresas relacionadas com a atividade portuária (capital nacional e estrangeiro)

Dentre os que estão estabelecidos em São Francisco do Sul, pode-se citar a Wilson Sons, uma das empresas privadas mais antigas do país. O grupo foi fundado em 1837 em Salvador, na Bahia, por dois irmãos imigrantes escoceses. Inicialmente suas atividades eram voltadas para serviços de navegação, como agenciamento marítimo e comércio de carvão combustível para navios. Posteriormente a empresa focou nos serviços de estiva, rebocagem, reparos navais e comércio em geral. Atualmente seu campo de atuação é em rebocagem, operação portuária, logística integrada, agenciamento marítimo, construção naval, dragagem e *offshore* (exploração e produção de petróleo e gás em plataformas longe da costa).¹⁰⁹

¹⁰⁹ Informações obtidas no sítio eletrônico do grupo Wilson Sons.

A Wilson Sons é a terceira maior operadora de contêineres do Brasil ¹¹⁰. Atua nos dois principais terminais do país, situados nos portos de Rio Grande (Tecon Rio Grande) e Salvador (Tecon Salvador). Os serviços prestados nestes terminais consistem principalmente no carregamento e descarregamento das embarcações e na armazenagem de carga. Em 2006, o grupo movimentou quase a totalidade dos contêineres desses portos, e foi responsável por 13% da movimentação total de contêineres do país. O grupo opera também nos portos públicos de Fortaleza (container, carga geral e granel), e Santos (veículos). Possui filiais de escritórios de agenciamento marítimo em 18 portos do Brasil, e escritórios associados no exterior, na China, Grécia, e Estados Unidos. Detém uma frota de 72 rebocadores que praticamente monopoliza o serviço de rebocadores no Brasil. ¹¹¹

Outro grupo é a Companhia Libra de Navegação. Esta empresa é resultado da fusão de 13 companhias de navegação, com capital totalmente nacional, que se juntaram na década de 1960, a pedido do Ministério dos Transportes, para fundar uma empresa marítima única e grande, capaz de absorver o mercado de carga de cabotagem do país. Em 1999, o controle acionário foi adquirido pela empresa chilena CSAV – Companhia Sul Americana de Vapores, formando a maior empresa de transporte na América Latina. Hoje, a Libra é uma das subsidiárias da CSAV, juntamente com a Libra Uruguai e Norasia. Em 2003, a empresa se tornou ainda mais forte através da fusão com a empresa uruguaia Montemar Marítima AS, com duas rotas para o norte da Europa e para a costa leste dos Estados Unidos. ¹¹²

A CSAV é uma das mais antigas companhias de navegação do mundo, foi fundada em 1872 no porto de Valparaíso, com a fusão da Companhia Chilena de Vapores e a Companhia Nacional de Vapores. No início a empresa prestava apenas serviços de cabotagem no Chile, mas logo se estendeu ao longo de toda a costa oeste da América do Sul até o canal do Panamá. Posteriormente alargou o âmbito dos seus negócios para os Estados Unidos, Europa, Extremo Oriente, sudeste da Ásia, Ilhas do Pacífico e da costa leste da América do Sul. Hoje, a CSAV atua também com operação portuária, agenciamento marítimo e

¹¹⁰ Constituída na forma de companhia de capital aberto, a Wilson Sons tem sede localizada em Bermudas e ações listadas na Bolsa de Luxemburgo. Seus títulos são negociados na BM&FBovespapor meio de Brazilian Depositary Receipts (BDRs) desde 2007. É controlada pela Ocean Wilsons Holdings Limited, companhia de capital aberto, com ações negociadas na Bolsa de Valores de Londres há mais de cem anos.

¹¹¹ Informações do sítio eletrônico do grupo Wilson Sons.

¹¹² Dados obtidos no sítio eletrônico da CSAV.

comércio de contêineres. Trabalha com carga geral, containerizada, graneis sólidos e líquidos (cobre, zinco, chumbo, catodos de cobre, celulose, produtos florestais, carvão, fertilizantes e grãos), veículos, produtos resfriados e congelados. Estabelece o contato permanente entre as costas atlântica e pacífica da América do Sul e o resto do mundo, utilizando navios próprios ou fretados.¹¹³

A empresa possui escritórios espalhados em 109 países da América, Europa, África e Ásia, mas opera em todos os continentes. Serviços intermodais também foram introduzidos pela empresa, permitindo a entrega porta-a-porta para qualquer destino, realizado normalmente com o apoio de subsidiárias, como a Sudamérica Agências Aéreas e Marítimas S.A. - SAAM, com agência marítima e terminal de contentores em Santiago.

A empresa CMA CGM¹¹⁴, armador de capital francês, e a terceira maior transportadora marítima do mundo de carga containerizada, possui uma agência em São Francisco do Sul, onde atende seus próprios navios, que atracam semanalmente através de duas linhas regulares, uma para o Caribe (passando pelos portos do Rio de Janeiro, Santos, São Francisco do Sul, Paranaguá, Salvador, Porto of Spain – Trindade e Tobago, La Guaira - Venezuela, Puerto Cabello - Venezuela, Cartagena – Colômbia, Kingston – Jamaica, Guanta – Venezuela), e outra para a Ásia (passando pelos portos de Shangai, Ningbo – China, Hong Kong, Shekou – China, Port Kelang – Malásia, Santos, Buenos Aires, São Francisco do Sul, Paranaguá, Rio de Janeiro e Durban – África do Sul).

¹¹⁵

Presente em todos os continentes através de 600 agências distribuídas em 150 países, a CMA CGM emprega 16.000 pessoas. Possui uma frota de 385 navios, que atende 400 portos em mais de 150 serviços. Em 2007 transportou 7.700 milhões de TEUs, gerando uma receita de 11,8 bilhões de dólares. O Grupo mantém sua expansão no mercado global por conta da criação de novas linhas de transporte marítimo, aquisições e parcerias, novos terminais portuários e a diversificação no transporte multimodal.¹¹⁶ A prestação do serviço porta a porta combina o transporte marítimo, o ferroviário, o hidroviário em

¹¹³ Dados obtidos no sítio eletrônico da empresa CSAV.

¹¹⁴ CMA - Compagnie Maritime d'Affrètement, CGM – Compagnie Générale Maritime.

¹¹⁵ Informações do sítio eletrônico da CMA CGM.

¹¹⁶ A empresa possui subsidiárias nas áreas de navios de contêineres (Delmas, OT África Line, CNC Line, ANL, Mac Andrews, Comanav), multimodal (River Shuttle Containers, Progeco, LTI France, CMA Raf), serviços (CMA CGM Logistics, TCX Multimodal Logistics), e turismo (Compagnie du Ponant, Tapis Rouge Internacional, Partir em Cargo, The Traveller's Club).

rios e canais e o transporte terrestre. No Brasil, a empresa possui agências nas cidades de Rio Grande, Porto Alegre, Itajaí, Paranaguá, Maringá, Curitiba, São Paulo, Santos, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Petrolina, Recife, Natal, Fortaleza, Santarém, Belém e Manaus.¹¹⁷

A Bunge é outro grupo grande que atua com operação portuária de grãos (soja, milho e trigo) e armazenagem no corredor de exportação do porto. Esta empresa de capital holandês e, estabelecida no Brasil desde 1905, é um dos principais grupos voltados ao agronegócio e alimentos do país. Atua na originação de grãos, processamento de soja e trigo, produção de fertilizantes, fabricação de produtos alimentícios e em serviços portuários. É uma das maiores exportadoras do Brasil (a primeira em agronegócio), e desde 2006 atua também no segmento de açúcar e bioenergia. Como já fora mencionado anteriormente, a Bunge instalou-se em São Francisco do Sul em 1997, quando adquiriu a Ceval Alimentos, oriunda de Gaspar (SC), e líder no processamento de soja e produção de farelo e óleos.

A empresa possui estrutura portuária para operação e armazenagem de soja e trigo nos portos de Ilhéus (BA), Vitória (ES), São Luis (MA), Paranaguá (PR), Rio Grande (RS), São Francisco do Sul (SC), Santos (SP) e Porto Alegre (RS). O braço operacional da Bunge é a empresa Fertimport, que possui escritórios, além daqueles mencionados, nos portos de Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), e portos argentinos.

A Agrenco também é um grande grupo que operacionaliza grãos no porto de São Francisco do Sul, através do controle da Terlogs Terminal Marítimo. A empresa foi fundada em 1992, por um empresário paulista, com sede em Paris e atuação na América do Sul, na Europa e na Ásia. No início suas atividades estavam voltadas para a distribuição e comércio de grãos e derivados, com o objetivo futuro de aproximar os fornecedores brasileiros dos consumidores europeus e asiáticos. No Brasil, as atividades se fortaleceram a partir do final de 2005, com a criação da Agrenco do Brasil S.A., com sede em São Paulo, o que permitiu a consolidação da Companhia no mercado brasileiro.¹¹⁸

A partir de 2006, a empresa fez seu maior investimento: a construção de suas Plantas Industriais Flexíveis, localizadas em Alto Araguaia-MT e Caarapó-MS. As duas plantas foram projetadas para

¹¹⁷ Dados obtidos no sítio eletrônico da CMA CGM.

¹¹⁸ Revista Dinheiro Rural, ed. 37, 2007 (versão online), e sítio eletrônico da Agrenco.

esmagar soja - com capacidade total de esmagamento de 1,5 milhão de toneladas por ano; produzir biodiesel – com capacidade total de produção de 316 milhões de litros por ano; e produzir energia via co-geração - com o uso de capim (braquiária e elefante), bagaço de cana ou cavaco de madeira, reforçando a presença da Companhia em seus mercados de atuação.¹¹⁹

A Terlogs foi fundada em 2003, pela empresa ferroviária América Latina Logística – ALL, que entrou com a área, infraestrutura de transporte e de movimentação; e pela sócia SouthOcean Grãos e Óleos – SOGO (da qual o grupo Agrenco é um dos principais acionistas), esta fez o investimento na obra física do terminal. O braço operacional da francesa Sogo, no Brasil, é a Inlogs. O investimento no terminal foi de 30 milhões de reais.¹²⁰

No final de 2004, a Terlogs passou para as mãos do grupo Agrenco, depois que a SOGO comprou 25,5% da Terlogs que pertenciam à América Latina Logística (ALL). A compra da participação envolveu um acordo operacional com a ALL no qual a Terlogs comprometeu-se a comprar 1,1 mil novos vagões e com um contrato de 23 anos para o transporte dos grãos no local. O Agrenco, com sede em Itajaí, é formado por diversas empresas, que atuam da corretagem de grãos à logística de transporte.

A Log-In Logística Intermodal, empresa coligada à Vale, que atua nas áreas de navegação costeira, planejamento logístico, terminais portuários próprios, terminais intermodais, trem expresso e transporte rodoviário, possui um escritório regional em São Francisco do Sul, onde atende os próprios navios¹²¹. A empresa é um dos principais armadores nacionais¹²², presta serviço de cabotagem com linhas entre os principais portos do país (Rio Grande, Itajaí, São Francisco do Sul, Paranaguá, Santos, Itaguaí, Salvador, Suape, Fortaleza, Pecem e Manaus), e também os portos de Montevideu e Buenos Aires.¹²³

¹¹⁹ Sítio eletrônico da Agrenco.

¹²⁰ Notícia publicada no sítio eletrônico do Ministério dos Transportes, 14 jan. 2002.

¹²¹ A frota Log-In conta com 11 navios, sendo oito porta-contêineres (que juntos somam 13.700 TEUs de capacidade) e três graneleiros, em operação para atender a um contrato de transporte de minério de bauxita com a Alunorte. Em 2011, foram encomendados mais quatro navios porta-contêineres, com capacidade de 2.800 TEUs cada, e dois navios graneleiros, contribuindo para a retomada da construção naval e da cabotagem de contêineres no país.

¹²² A composição acionária compreende 59,4% do capital social total de investidores institucionais do Brasil, 27,1% estrangeiros, 6,9% investidores de varejo, e 6,6% ações em tesouraria. A Vale S.A. possui 31,3% das ações, a Fama Investimentos Ltda. 16,4%, a Fundação Petrobras de Seguridade Social, 12,8%, e a Eton Park Management, L.P. 8,3%.

¹²³ A Log-In possui dois terminais intermodais próprios (Terminal de Camaçari/TERCAM, na Bahia, e o Porto Seco do Cerrado (PSC), em Uberlândia/MG), dois terminais de terceiros (o

A integração cabotagem e terminais retroportuários para transporte de polímeros foi remodelada pela Log-In, DOW Química e a Celsur. Para atender a demanda da DOW Química, a Log-In entrou em consórcio com a Celsur e fará o transporte da carga por navio, da Argentina até o porto de São Francisco do Sul, com escala semanal. As cargas serão embarcadas na Argentina nos navios da Log-In empregados no Serviço Atlântico Sul, e desembarcadas em São Francisco do Sul, seguindo de caminhão até o terminal operado pela Log-In em São Francisco do Sul, que encontra-se em construção e tem previsão de início das operações para setembro de 2011. O projeto possui investimentos previstos de R\$ 7 milhões para a primeira fase. No novo Terminal Retroportuário de São Francisco do Sul será realizada a movimentação e armazenagem de cerca de 5.000 contêineres anuais de 40”, somente para os volumes de clientes da DOW.

A Companhia de Navegação Norsul ¹²⁴, um dos maiores armadores privados brasileiros, fundado em 1963, possui um escritório em São Francisco do Sul, onde desde 2006 atende a indústria Vega do Sul, com o transporte de bobinas de aço entre Vitória-ES (Terminal de Barcaças Marítimas - TBMAR) e São Francisco do Sul, feito por quatro barcaças 10.000TPB e dois empurradores. Cada embarcação pode transportar até 9.500 mil toneladas por viagem, num total de 1,1 milhão de toneladas por ano. ¹²⁵

Pode-se citar também a Rocha Top, sucessora da Rocha S/A, empresa fundada em 1864, em Paranaguá. Atualmente o grupo possui filiais em Itajaí, São Francisco do Sul, Curitiba, Santos, Guarujá e Rio de Janeiro. Em São Francisco do Sul a empresa dispõe de um porto seco (terminal alfandegado), depósito de contêineres vazios (DEPOT), transporte, desembarço aduaneiro (CDA) e monitoramento de contêineres. O porto seco do grupo Rocha tem uma área total de 45 mil metros quadrados (sendo 10 mil metros quadrados de armazém coberto) balança rodoviária de 60 toneladas, instalações da Receita Federal, e estacionamento para caminhões e veículos. A habilitação, concedida em 2006, para o funcionamento do Terminal Alfandegado permite o

Porto Seco do Centro-Oeste, em Anápolis/GO, e o TSL, em Belo Horizonte), um terminal portuário, Terminal de Vila Velha (TVV), e 15 escritórios regionais.

¹²⁴ Atualmente a empresa opera cerca de 30 embarcações (entre próprias e afretadas), sendo oito navios graneleiros debandeira brasileira (seis próprios), dois navios “singledecker” multipropósito, comboios oceânicos compostos de seis empurradores e 12 barcaças. A Norsul opera três tráfegos de empurradores: transporte de madeira entre Caravelas – BA e Aracruz – ES, transporte de celulose entre Belmont –BA e Aracruz – ES, e transporte de bobinas de aço entre Vitória – ES e São Francisco do Sul – SC.

¹²⁵ Dados obtidos no sítio eletrônico da empresa Norsul.

recebimento de cargas para desembarço aduaneiro de exportação e importação.¹²⁶

A agência de navegação Rochamar, assim como a Rocha Top, é um dos grupos que detém boa parte das operações e agenciamento no porto de São Francisco do Sul. Esta empresa é subsidiária do grupo chileno Ultramar, fundado em 1952, e do grupo brasileiro Rocha. E pertence também a Ultramar Network, uma sociedade de agências marítimas que atuam na Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Peru e Uruguai.

A empresa presta serviços de agenciamento marítimo, rebocagem, manuseio e reposição de peças, estiva, logística intermodal, armazenagem, distribuição, abastecimento de combustíveis, assistência na documentação, terminal de contêineres, frete aéreo, terrestre e marítimo, despacho aduaneiro, operação de petróleo e gás. Possui agências nas cidades de Itajaí, Paranaguá, Ponta do Félix, Santos, Curitiba, São Paulo, e Rio de Janeiro (Forno). A Ultramar Network está presente, além das cidades supracitadas, em Imbituba, Santa Clara, Porto Alegre, Tramandaí e Rio Grande. E ainda as sub-agências estão nas cidades de Angra, Aracaju, Aratu, Barcarena, Belém, Cabedelo, Guaíba, Itacoatiara, Itaquí, Ilhéus, Maceió, Manaus, Mucuripe, Munguba, Ponta da Madeira, Pecém, Praia Mole, Ponta Ubu, Portocel, Recife, Santana, Santarém, Suape, Salvador, Sepetiba, São Sebastião, Trombetas, Temadre, Tubarão, Vila do Conde e Vitória.

A Rochamar é representante no Brasil dos armadores NileDutch África Line BV de capital holandês, e que possui uma linha regular de São Francisco para o oeste da África; da UASC – United Arabic Shipping Company (esta não faz serviços para São Francisco), formado em 1976, pela parceria do Reino de Bahrain, República do Iraque, Estado do Kuwait, Estado do Qatar, Reino da Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos. A sede fica no Kuwait, e há um escritório corporativo nos Emirados Árabes. E representa também a Høegh Autoliners, da Noruega (ver quadro 2, com os principais serviços e armadores que atendem o porto de São Francisco).

¹²⁶ Informações do sítio eletrônico da empresa Rocha Terminais Portuários e Logística.

Costa Leste (semanal)	Extremo Oriente (semanal)	Mercosul (semanal)	Mediterrâneo (semanal)	Costa Oeste da África (quinzenal)	Mercosul (semanal)	Extremo Oriente (quinzenal)	Caribe (semanal)	Ásia (semanal)
Freeport	Capetown	Fortaleza	Las Palmas	Pointe Noire	Montevideo	Hong Kong	Rio de Janeiro	Shanghai
Charleston	Hong Kong	Suape	Barcelona	Luanda	Valparaíso	Shanghai	Santos	Ningbo
Baltimore	Kobe	Marcelo Salvador	Valencia	Lobito	Antofagasta	Singapura	Francisco do Sul	Hong Kong
Norfolk	Nagoya	Salvador	Genova	Armadores	Callao	Durban	Paranaguá	Shenkou
New York	Pt. Elizabeth	Santos	Nápoles	Nile Dutch	Guayaquil	Qingdao	Salvador	Port Kelang
Philadelphia	Pusan	Rio Grande	Livorno	Delmas	San Antonio	Armadores	Porto of Spain	Santos
Savannah	Singapura	Zarate	Gioia Tauro	Global	Armadores	CSAV	La Guaira	Buenos Aires
Portsmouth	Yokohama	Buenos Aires	Fos Sur Mer		Aliança		Puerto Cabello	São Francisco do Sul
Cauceado	Shanghai	Armadores	Armadores		Cia Líbica (Brasilera)		Cartagena	Paranaguá
Armadores	Yantian	Logim	MSC		CSAV		Kingston	Rio de Janeiro
MSC	Durban	Mol (Slot)			Norgistics		Guanta	Durban
Hapag	Montevideo						Armadores	Armadores
CSAV	Coega						CMA CGM	CMA CGM
Líbica								
Uruguay	Armadores							
	MOL							
	Hamburgo							
	Süd							

Fonte: Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSFS)

Quadro 2: Principais serviços e armadores (contêineres) que atendem o porto de São Francisco do Sul

Um pequeno número de grupos locais também comanda a operação e agenciamento no porto de São Francisco do Sul. Algumas empresas se uniram e reinvestiram seus capitais dando origem a outras, ou a armazéns, Redex e porto seco ¹²⁷; outras investiram no terminal privado TESC, ou fizeram parcerias com outros grupos, como a Terlogs. Dentre os principais grupos locais, que detém grande parte dos serviços de operação e agenciamento marítimo, pode-se citar a Seatrade, Litoral, Cargonave, WRC, Cargolink, Soin e TESC (ver quadro 3).

Empresa	Área de atuação	Parceria com outras empresas
Cargonave (1987)	Operação portuária (grãos), agenciamento marítimo, despacho aduaneiro, armazenagem, etc.	Terlogs
Litoral (1989)	Operação portuária, agenciamento marítimo, desembarço aduaneiro, armazenagem, afretamento de navios e angariamento de cargas	WRC, TESC, Cargolink
Seatrade (1989)	Assessoria em logística e transporte, operacionalização de carregamentos e descargas de navios, liberação de carga, recebimento e expedição de mercadorias	
Cargolink (1996)	Terminal de contêineres, ova e desova de contêineres, armazenagem de carga e central de distribuição	Litoral, Seatrade e Douat
WRC	Operação portuária, agenciamento marítimo, logística, desembarço aduaneiro, terminal de contêineres, armazenagem e transp. rodoviário	Rocha Top, Seatrade, Litoral e Douat
Soin (2006)	Assessoria em logística e transporte, operacionalização de carregamentos e descargas de navios, recebimento, liberação e expedição de mercadorias.	
TESC (2006)	Operação portuária, pátio e armazém, desembarço aduaneiro	Litoral, Grupo Rocha Top

Org.: Elisa B. Cabral.

Quadro 3: Principais empresas de capital local atuantes no porto de São Francisco do Sul

¹²⁷ O Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex) trabalha apenas com a exportação de produtos, enquanto o porto seco ou EADI (Estação Aduaneira Interior) trabalha com importação e exportação.

A Seatrade foi fundada em 1989, e atualmente presta serviços de assessoria em logística e transporte, operacionalização de carregamentos e descargas de navios, liberação de carga, recebimento e expedição de mercadorias. A empresa conta ainda com três armazéns dentro do porto com dezesseis mil metros cúbicos de área, assim como infraestrutura para a movimentação de cargas na zona portuária. Atua também na área de venda de fretes para diversos pontos do mundo, sendo agente portuário das companhias marítimas MSC (Mediterranean Shipping Company)¹²⁸, uma das principais linhas de transporte globais do mundo, e Evergreen (de Taiwan).

A Litoral também foi criada em 1989, atua nas áreas de desembarço aduaneiro, operação portuária, armazenagem, agenciamento marítimo, afretamento de navios e angariamento de cargas, com escritório nas cidades de Joinville e Itajaí. O grupo também é sócio do TESC, terminal arrendado dentro da área do porto organizado, e de mais duas empresas do município.

A empresa Cargonave, que pertence a um angolano, naturalizado e residente em São Francisco do Sul há mais de 30 anos, foi fundada em 1987, com matriz em Paranaguá e uma filial em São Francisco do Sul. Os serviços prestados pela empresa compreendem agenciamento marítimo, operação portuária, despacho aduaneiro, armazenagem, documentação e execução.¹²⁹ Atualmente a empresa também possui filiais, em Santos e Rio Grande do Sul, e atua com subagentes nos portos de Aratu (BA), Ilhéus (BA), Itacotiara (AM), Paranaguá (PR), Ponta da Madeira (MA), Rio Grande (RS), Santarém (PA), Santos (SP), Tubarão (ES), Porto Alegre (RS), Santa Clara (RJ) e Tramandaí (RS). O ramo da empresa é direcionado para o granel, sobretudo soja, milho e trigo. No porto de São Francisco, a Cargonave conta com a parceria da Terlogs, com capacidade de armazenar mais de 110 mil toneladas para exportação e 35 mil para importação.

O grupo Cargonave tem parceria com outras empresas como a Standby, detentora de *grabs*, equipamentos utilizados para movimentação de fertilizantes; e Marcor Operador Portuário que trabalha com carga siderúrgica, cargas gerais e graneis agrícolas e investiu em equipamentos no porto, como empilhadeiras. Os principais clientes do grupo são a Imcopa, atuante no esmagamento e fabricação de

¹²⁸ A MSC, de capital italiano, com sede na Suíça, foi fundada em 1970, e estabelecida no Brasil em 1997. A MSC Brasil opera em 13 portos brasileiros, utilizando sete serviços regulares, com mais de 40 navios.

¹²⁹ Dados obtidos em entrevista realizada na empresa, em março de 2011.

derivados de soja, localizada em Araucária/PR; a Louis Dreyfus Commodities¹³⁰, e Sementes Nidera, uma companhia internacional de trading e agronegócios estabelecida nos Países Baixos, e com subsidiárias em 16 países.

A WRC Operadores Portuários é um grupo formado por quatro empresas locais: Seatrade, Litoral, Rocha Top e Douat ¹³¹. A empresa adquiriu dois equipamentos mobile harbour crane (MHC) modelo 2001, do fabricante alemão Gottwald, utilizados na movimentação de contêineres, e essenciais para o aumento da capacidade de movimentação do porto.

Existe também outro braço da empresa, a WRC Redex (Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação), onde a liberação para o embarque ocorre no próprio terminal. A estrutura é composta por um terminal de carga de 82 mil metros quadrados, armazém coberto com cinco mil metros quadrados, terminal de contêineres vazios com 38 mil metros quadrados e balança eletrônica para 80 toneladas. Dispõe de 160 tomadas para contêineres refrigerados, duas *reach stacker* com capacidade de 45 toneladas, seis empilhadeiras de médio porte e cinco de pequeno porte.

A Cargolink, resultado da sociedade das empresas Litoral, Seatrade e Douat, dispõe de um terminal de contêineres numa área de 109 mil metros quadrados onde, desde 1996, presta os serviços de ova e desova de contêineres, armazenagem de carga e central de distribuição.

Enquadra-se também entre as importantes empresas locais a SOIN, que atua no porto público desde 2006, e presta serviços de assessoria em logística e transporte, operacionalização de carregamentos e descargas de navios, bem como recebimento, liberação e expedição de mercadorias. Possui um terminal de cargas com uma estrutura de armazém coberto de 4.100 metros quadrados, empilhadeiras e área pavimentada.

Além das empresas prestadoras de serviço, instituições e órgãos do governo, o porto atrai também indústrias interessadas nos privilégios logísticos como facilidade no recebimento de matéria-prima e

¹³⁰ De origem francesa, e instalada no Brasil, em 1940, a companhia atua na produção, processamento, armazenagem, transporte e comercialização de commodities, marcando presença nos mercados de soja, arroz, milho, algodão, café, açúcar, etanol, frutas cítricas e fertilizantes.

¹³¹ Douat Têxtil de Joinville, também são sócios da Transportadora Nova Transporte Multimodal, que é sócia de uma operadora logística em Itajaí, chamada Pontolog. Outra empresa da família é a OTM Serviços de Logística, que atua no ramo de despacho aduaneiro (conforme entrevista com S. Zalewski).

proximidade do mercado supridor do produto final ou beneficiado (região de Joinville, Paraná e São Paulo), bem como do retorno ao porto para exportação.

Nesta lógica, instalou-se no município a indústria siderúrgica ArcelorMittal Vega (Vega do Sul), no ano de 2003 (inauguração oficial em abril de 2004), investimentos entorno de 420 milhões de dólares. A ArcelorMittal, resultado da fusão da Arcelor e da Mittal Steel, é a maior empresa siderúrgica mundial, com 320 mil empregados, presença em mais de 60 países e capacidade de produção de 130 milhões de toneladas/ano – aços planos, longos e inoxidáveis, o que corresponde a mais de 10% da produção mundial de aço.¹³²

A ArcelorMittal Vega é uma das mais modernas unidades de transformação de aços planos do mundo, operando com avançados processos de decapagem, laminação a frio e galvanização. A empresa estabeleceu-se em São Francisco com o objetivo de utilizar os serviços portuários, com o recebimento de bobinas manufaturadas da indústria de Vitória/ES para serem processadas a quente e mandadas para as indústrias automobilísticas, de eletrodomésticos, produção de tubos e construção civil da região. A ArcelorMittal Brasil foi constituída no final de 2005, agrupando as empresas Belgo, CST e ArcelorMittal Vega, é a empresa siderúrgica de maior valor do mercado no país.¹³³

São Francisco do Sul foi escolhida como base da unidade industrial devido à localização estratégica em relação às montadoras do Sul e Sudeste do país e do Mercosul, e à proximidade ao porto, ferrovia e rodovia. A unidade industrial ocupa uma área de 100 mil metros quadrados, o que representa menos de 5% do terreno de 2,2 milhões de metros quadrados, e emprega cerca de 900 funcionários.¹³⁴

Outro estabelecimento instalado no município, por conta dos privilégios logísticos foi a indústria de fertilizantes da Federação das Cooperativas Agropecuárias do Estado de Santa Catarina – FECOAGRO, em parceria com a Fertipar Fertilizantes, do Paraná.¹³⁵ A unidade foi inaugurada em abril de 2004, com capacidade inicial de produzir até 150 mil toneladas por ano, o que representa 60% dos insumos usados pelas 14 maiores cooperativas catarinenses ligadas à Fecoagro. A fábrica localiza-se às margens da BR-280 e recebeu investimento de 10 milhões de reais, sendo que 90% financiados pelo

¹³² Dados obtidos no sítio eletrônico da Vega do Sul.

¹³³ Dados obtidos no sítio eletrônico da empresa.

¹³⁴ Dados obtidos no sítio eletrônico da empresa.

¹³⁵ A Fertipar entrou com a tecnologia de produção, a logística de importação e transporte marítimo, bem como o capital e garantias suplementares exigidas pelo banco.

PRODECOOP (Programa de Desenvolvimento de Cooperativas Agropecuárias), através do Banco Regional de Desenvolvimento Econômico (BRDE). O produto é vendido apenas para os 45 mil agricultores ligados às cooperativas federadas.¹³⁶

A infraestrutura portuária foi determinante na escolha da Fecoagro Fertilizantes pelo município de São Francisco do Sul. Segundo entrevista com o presidente da Federação, disponibilizada no sítio eletrônico da mesma, o projeto técnico sinalizava que a indústria deveria ficar o mais próximo possível da matéria prima. Como mais de 90% dos produtos para mistura de fertilizantes são importados, necessariamente teria que ficar num Porto. O porto francisquense foi o que apresentou as melhores condições de logística, tendo a ferrovia como um grande diferencial. Estudos também foram feitos nas cidades portuárias de Itajaí e Imbituba.¹³⁷

O mercado de fertilizantes está em alta, tanto no preço, como no consumo. Segundo a Fecoagro, a demanda de 2011 será 10% superior em relação à safra passada. O consumo estimado de Santa Catarina é de 900 mil toneladas, sendo que um terço desse volume passa pelas cooperativas do grupo Fecoagro. A indústria misturadora de São Francisco do Sul já teve que aumentar duas vezes sua unidade para atender a demanda. Em 2011 terá outra ampliação, um investimento de 12,7 milhões de reais, financiados pelo BRDE, que irá crescer a capacidade de armazenamento de 70 mil para 100 mil toneladas estáticas, e possibilitará a instalação de mais duas unidades misturadoras de fertilizantes.¹³⁸

A Fecoagro estima ampliar em 20% a sua produção de fertilizantes. Além de fornecer às cooperativas associadas, também está prestando serviços de mistura para outras empresas, e exportando para o Paraguai, em parceria com cooperativas que necessitam importar milho daquele país. A previsão para 2011 é de processar 230 mil toneladas de fertilizantes.¹³⁹

Outra empresa que tem demonstrado interesse em se instalar em São Francisco do Sul é a Mineradora de cobre Paranapanema. De acordo com reportagem do jornal Diário Catarinense, o grupo planeja investir 300 milhões de dólares e produzir 40 mil toneladas por ano de laminados de cobre. A projeção é que o faturamento anual seja de 350

¹³⁶ RODRIGUES (2004). Diário Catarinense, 29 de abril de 2004.

¹³⁷ Dados obtidos no sítio eletrônico da Fecoagro.

¹³⁸ BENETTI (2011). Jornal Diário Catarinense, 19 de janeiro de 2011.

¹³⁹ Dados obtidos no sítio eletrônico da empresa.

milhões de dólares. Projeta-se uma movimentação mensal de três mil toneladas, por meio de contêineres no Porto de São Francisco do Sul, além da construção de um centro de distribuição do produto junto à fábrica.¹⁴⁰

A Paranapanema atua em metalurgia do cobre e importa minério deste metal. É a única empresa brasileira fabricante de cobre eletrolítico com 99,99% de pureza. Fabrica vergalhões, fios do metal trefilado utilizados para fabricação de tubos, laminados, barras, arames e conexões com aplicações em cartuchos para munição, partes de radiadores de automóveis, fios e canos para gás e água. A companhia é dona das marcas Eluma e Cibrafertil, e possui filiais na Bahia, São Paulo e Espírito Santo. A empresa vai se instalar em São Francisco do Sul, numa área de 100 mil metros quadrados. Produzirá de seis mil a oito mil toneladas de laminado a frio por mês. A produção atual de 26 mil toneladas aumentará em mais 92 mil toneladas com esta nova fábrica. A unidade vai consumir dez megawatts de eletricidade/mês e criar 400 empregos.¹⁴¹

É em virtude do porto que algumas empresas e indústrias estão se instalando no município. A prefeitura tem recebido solicitações de empresas da Espanha, e uma da França, que querem se instalar em São Francisco do Sul, principalmente porque o porto hoje realmente ocupa um papel de grande importância na economia do município. O desempenho do porto reflete de forma direta na cidade, no comércio, nos restaurantes, na rede hoteleira, enfim.¹⁴²

Todavia, muitas indústrias encontram dificuldades para se instalarem no município por conta da fragilidade sócio-ambiental, de um lado por situar-se numa ilha (atualmente península, por conta do fechamento do Canal do Linguado), como a Ilha de Santa Catarina, e possuir muitas Áreas de Proteção Ambiental; e de outro pelo centro histórico e todas as limitações da área tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN); cerca de 400 edificações são protegidas por legislação especial. De acordo com dados da Prefeitura Municipal, 33% da Ilha constitui-se de Unidades de Conservação (UCs)¹⁴³, trata-se do Parque Estadual Acaraí (área

¹⁴⁰ Informações do jornal Diário Catarinense (13/07/2010).

¹⁴¹ Informações do jornal A Notícia (3 de julho de 2010).

¹⁴² Entrevista com Arnaldo S'Thiago, realizada em janeiro de 2011.

¹⁴³ As Unidades de Conservação são legalmente instituídas pelo poder público, nas suas três esferas. Elas são reguladas pela lei 9.985, de 2000, que instituiu o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC). Estão divididas em dois grupos: as de proteção integral e as de uso sustentável.

aproximada de 6.667 hectares), e de duas Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPN) pertencentes à ArcelorMittal Vega, que ocupam uma área de 760 mil metros quadrados.

A Vega do Sul enfrentou muitos problemas quando manifestou interesse em se instalar no município. Muitas pessoas demonstraram-se insatisfeitas com o estabelecimento da indústria alegando um impacto ambiental muito negativo para São Francisco, um dos fatores mencionados foram referente à utilização de água potável em abundância no processo industrial, e o descarte dos efluentes líquidos sem tratamento e condições adequadas no mar, na Praia Grande, através de um emissário com cerca de 12 quilômetros de comprimento. Após negociações, audiências públicas e proposta de medidas mitigadoras e compensatórias, a indústria obteve então as licenças ambientais para operar no município.

A Fecoagro também teve dificuldades para obter o licenciamento ambiental, cogitou-se na época o adiamento das obras, ou até a mudança de município para o estabelecimento da unidade. Organizações Não Governamentais (ONG's) de São Francisco entraram com processo na Justiça Federal solicitando que o novo distrito industrial de São Francisco só recebesse empresas depois de aprovado o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), o que resultou no embargo da área, em 2002, pela Justiça Federal de Joinville. Quando então a prefeitura contratou uma empresa para complementar o RIMA do distrito industrial, a fim de garantir a permanência da indústria, que solicitou licença ambiental prévia para a obra com base no comprometimento dado pela prefeitura sobre conclusão do relatório e aprovação das ONGs.

Em entrevista, alguns empresários do município demonstraram descontentamento em relação aos trâmites burocráticos para aquisição de licenças ambientais, alegando que em outros municípios como Araquari, parece ser bem menos burocrático, mais fácil e rápido os trâmites legais para obter a permissão para construir, ampliar ou iniciar a operação de um empreendimento. Foi mencionado a morosidade dos órgãos ambientais e pressão das organizações ecológicas engajadas nas causas de preservação ambiental, pois o município possui movimentos bem articulados e atuantes.

Segundo informações da Secretaria do Comércio, Indústria e Porto, a atual gestão tem como meta incentivar o estabelecimento de indústrias e empresas não poluentes, ou que poluam menos, como é o caso das montadoras. O município dispõe de leis de incentivo fiscal para indústrias do ramo naval/portuário e para indústrias que se instalem no

distrito industrial criado por lei, mas que ainda não foi regulamentado, trata-se de isenção de até 10 anos de ISS, IPTU, e também de incentivos do governo estadual como o Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense (PRODEC) e o Pró-emprego.¹⁴⁴

Está tramitando a aprovação ambiental do distrito industrial no município, a fim de regular a ação das futuras indústrias e de atrair o estabelecimento destas. A área para a implantação deste distrito industrial ou zona industrial já existe, localiza-se no entorno da Vega do Sul (dois milhões e 200 mil metros quadrados), e em áreas adjacentes à BR-280 até o Canal do Linguado. Inicialmente seriam 28 milhões de metros quadrados, mas a área foi reduzida porque seria proporcionalmente muito grande em relação à porção que não é de preservação, considerando todas as limitações da Ilha e toda a questão ambiental comentada anteriormente. Houve uma drástica redução, de 28 milhões para oito milhões, ou seja, de dois mil e 800 hectares, passou para 800 hectares. Excluíram-se áreas ao longo de rios, próximas a manguezais da região do Linguado, nos morros acima da cota 40, áreas contíguas à comunidade do bairro Miranda, enfim, tudo o que pudesse suscitar problemas para a obtenção do licenciamento ambiental junto aos órgãos competentes (conforme entrevista na Secretaria de Indústria, Comércio e Porto).

Em 2004 foi emitida a Licença Ambiental Prévia (LAP), mas posteriormente o projeto ficou abandonado e a licença caducou. Em 2010 o projeto voltou a ser discutido, porém para obtenção da Licença Ambiental de Instalação (LAI), que faz parte também de todos os trâmites legais, foi exigido pela FATMA uma série de informações complementares para que fosse emitida a LAP novamente, e a LAI.

Por conta das dificuldades para obter licenciamento ambiental e apoio da comunidade, muitas indústrias interessadas em utilizar o porto estão se estabelecendo em outros municípios da região como Araquari, Joinville, Barra Velha e Garuva, grande parte delas às margens da BR-101, aproveitando outra vantagem locacional. O que acaba refletindo, de alguma forma, em investimentos para toda a região. Além dos portos de São Francisco, Itajaí e Navegantes, outras facilidades têm atraído muitos

¹⁴⁴ Há divergências sobre os benefícios dos incentivos fiscais concedidos às indústrias pelos municípios e estados, pois muitas vezes a empresa se instala, utiliza os incentivos por alguns anos, e depois quando não há mais vantagens, o estabelecimento é fechado, migrando para outro município. Além do mais, muitas vezes, a empresa se estabelece longe da matéria-prima e do mercado consumidor, comprometendo ainda mais as infra-estruturas de transporte. Muitas vezes as rotas rodoviárias são alteradas, aumento a quilometragem, com a finalidade de passar por estados que o valor do ICMS é menor.

investidores para o nordeste e litoral norte de Santa Catarina, como infraestrutura privilegiada, contando com a intermodalidade, proximidade do MERCOSUL e pelo reconhecido pólo industrial de Joinville, que conta com inúmeras indústrias supridoras de equipamentos.

Reconhecendo a importância do porto de São Francisco para a atração destes investimentos, será discorrido no próximo subcapítulo sobre os investimentos futuros e já realizados no trecho norte da BR-101.

3.2 O ESPRAIAMENTO DO TECIDO INDUSTRIAL

O transporte é, frequentemente, considerado como o fator elementar mais determinante na localização de uma fábrica. Isso é menos verdadeiro do que ocorreu historicamente, mas o transporte permanece como fator essencial na localização de muitas indústrias (Smith, 1971 apud Fischer, 1978).

Antes de elencar os diversos empreendimentos instalados na região de Joinville e imediações da rodovia BR-101, motivado segundo justificativa das próprias empresas por conta das infraestruturas de transporte e intermodalidade, cabe mencionar o artigo do geógrafo André Fischer, intitulado Transporte e Localização Industrial (1978), onde o autor faz uma reflexão - com base em teorias gerais da localização industrial elaboradas por autores precedentes - acerca dos mecanismos pelos quais o transporte influencia a localização industrial.

Fischer (1978, p. 124) atenta que “a presença de uma infraestrutura de transporte constitui, quase sempre, um fator indutivo para a localização industrial”. Os efeitos da polarização geográfica, consolidada pela implantação de atividades industriais, são introduzidos no espaço pela grande infraestrutura, que introduz também uma discriminação espacial porque certas localizações se tornam mais atrativas do que outras (Fischer, 1978).

As localizações determinam a distância necessária a ser percorrida pela mercadoria ou matéria-prima até o destino final, e assim o custo do transporte, o qual intervém diretamente no cálculo do preço de revenda final do produto. De acordo com Fischer (1978) analisando a teoria de Weber “A localização ótima é, portanto, aquela que permite minimizar o conjunto dos custos de transporte.”

Há uma passagem em Rocha (2004, p. 392), que sintetiza e elucida o que se pretende discorrer neste subcapítulo, sobre a atração de indústrias da região nordeste e Vale do Itajaí. A autora coloca que

Na verdade, o Nordeste Catarinense e o Vale do Itajaí beneficiam-se da existência de uma organização espacial diversificada e norteadas por infra-estruturas necessárias ao segmento industrial, como sistemas de transportes e comunicações, fundamentais para o escoamento da produção. Por outro lado, a disposição urbano-industrial e portuário-rodoviária remete a região a uma localização estratégica no contexto do comércio internacional, especialmente latino-americano, atraindo a implantação de unidades fabris forâneas, nacionais e multinacionais, inclusive nos municípios do entorno dos centros fabris.

É notório o crescimento de investimentos no trecho norte da rodovia BR-101, entre os municípios de Garuva e Piçarras, a partir do momento que foi totalmente duplicado, em 2002. De acordo com dados do jornal A Notícia (outubro de 2010), pelo menos 870 milhões de reais serão investidos por empresas até 2013. A expectativa é de que pelo menos 1.600 empregos diretos sejam criados, e outros 1.600 indiretos estão previstos. Estes investimentos são oriundos de fábrica de motores de carro, de fios para a indústria têxtil, de equipamentos pesados e centros de distribuição (de varejista e de indústrias). E as empresas que se estabeleceram há tempo às margens da rodovia fazem planos de expansão dos negócios.¹⁴⁵

A coreana Hyosung está instalando uma fábrica de fio de elastano no município de Araquari, um investimento de mais de 100 milhões de dólares, o que representa 64% do PIB do município. Localizada em uma área de 230 mil metros quadrados, às margens da BR-101, e com cerca de 200 empregados. Inicialmente, a unidade terá capacidade para 10 mil toneladas de fio de elastano por ano. A Hyosung deve se tornar a maior produtora de fios de elastano na América Latina, além de seguir com seu objetivo de consolidar sua liderança mundial no segmento. Recentemente a empresa instalou fábricas na Turquia, Vietnã e China.¹⁴⁶

¹⁴⁵ FANTON (2010). Dados do jornal A Notícia de 27 de outubro de 2010.

¹⁴⁶ MALTA (2010). Dados do jornal Valor Econômico, 15 de março de 2010.

O Grupo Hyosung é um dos principais conglomerados industriais da Coréia do Sul, com vendas anuais que ultrapassam oito bilhões de dólares. O grupo mantém uma rede global de mais de 73 subsidiárias e escritórios locais em todo o mundo. Atualmente, a Hyosung possui sete grupos de atuação: Têxteis, Químicos, Materiais Industriais, Sistemas Industriais e de Energia, Construção, Comércio, Informação e Comunicações.¹⁴⁷

Depois de avaliar os Estados do Paraná, Minas Gerais e São Paulo, o grupo coreano optou por comprar dois terrenos em Araquari, a preferência se deu por conta da localização, proximidade das indústrias têxteis demandadoras do produto e do porto de São Francisco do Sul, além dos incentivos fiscais concedidos pelo governo do Estado, por causa do baixo índice de desenvolvimento humano da cidade, e também pela disponibilidade de terrenos planos e baratos no município. A indústria pretende iniciar operação a partir do segundo semestre de 2011.

O município de Araquari, com 24.810 habitantes (IBGE, 2010) e limítrofe a São Francisco do Sul, nunca se destacara até então nos índices de desenvolvimento humano e econômico, sempre fora considerado de pouca relevância dentre os pequenos municípios do Estado, tendo a agricultura e a pesca como principal atividade econômica. No entanto, há alguns anos Araquari tem recebido muitos investimentos de empresas nacionais e multinacionais que estão estabelecidas ou que possuem projetos para se instalar no município (a exemplo da Mabel, Febratec/Tecjato, Reserplastic, Hyosung), destaca-se também a duplicação da BR-280, obra em fase de licitação, e o projeto de um aeroporto internacional, que será o mais moderno da América Latina.

Atribui-se o desenvolvimento do município a um conjunto de fatores, como a localização entre duas cidades importantes, Joinville e São Francisco do Sul, a passagem das BRs 101 e 280, e da ferrovia da América Latina Logística, que cortam o município; pela SC Gás que fornece gás natural para todo o litoral catarinense, e o estabelecimento da coreana Hyosung. Pode-se dizer também que esse processo é um espraiamento do crescimento de Joinville, pólo industrial contíguo ao município de Araquari. E a tendência é de que os investimentos migrem para outros municípios da região, fato que já vem ocorrendo e será discorrido posteriormente.

¹⁴⁷ Dados do jornal Valor Econômico, 15 de março de 2010.

A construção de um aeroporto internacional na região revela a demanda crescente de cargas e passageiros, e o potencial econômico do nordeste de Santa Catarina. O projeto trata-se da implantação do Complexo Intermodal Catarinense (CIC), abrangendo os municípios de Araquari (70%) e Barra do Sul (30%), um investimento de grande porte, numa área de 26,7 milhões de metros quadrados, com a instalação de um aeroporto, terminal ferroviário, condomínio industrial, e Zona de Processamento de Exportação (ZPE).¹⁴⁸ O terreno localiza-se nos fundos do posto Sinuelo da BR-101, e não há previsão para o início das obras. A expectativa mais otimista é de que o aeroporto entre em operação em 2015 (Ilustração 34).

Estas obras de infraestrutura serão financiadas com recursos públicos e privados, inclusive há investidores estrangeiros interessados no projeto, porém depende da viabilidade de parceria público-privada. Sabe-se que o processo será moroso, com previsão para durar no mínimo de cinco a oito anos. Durante esse processo, o Aeroporto Lauro Carneiro de Loyola, de Joinville, precisa receber melhorias, como expansão do tamanho da pista, e compra de equipamentos de segurança.¹⁴⁹ De acordo com um levantamento realizado e divulgado em 2010, verificou-se que de 50% a 70% dos bilhetes emitidos por agências de Joinville não eram embarcados no município e de que houve uma queda de mais de 12% na movimentação do aeroporto, enquanto a média nacional apontava para um crescimento de 15% da demanda nos outros aeroportos.¹⁵⁰

Além dos problemas estruturais, o aeroporto de Joinville apresenta problemas relacionados com fenômenos meteorológicos. Pois, a proximidade da Serra do Mar impede a passagem de nuvens em direção ao oeste, formando barreiras orográficas. O que propicia características regionais particulares no clima, como intensa nebulosidade e altos índices de precipitação, prejudicando a

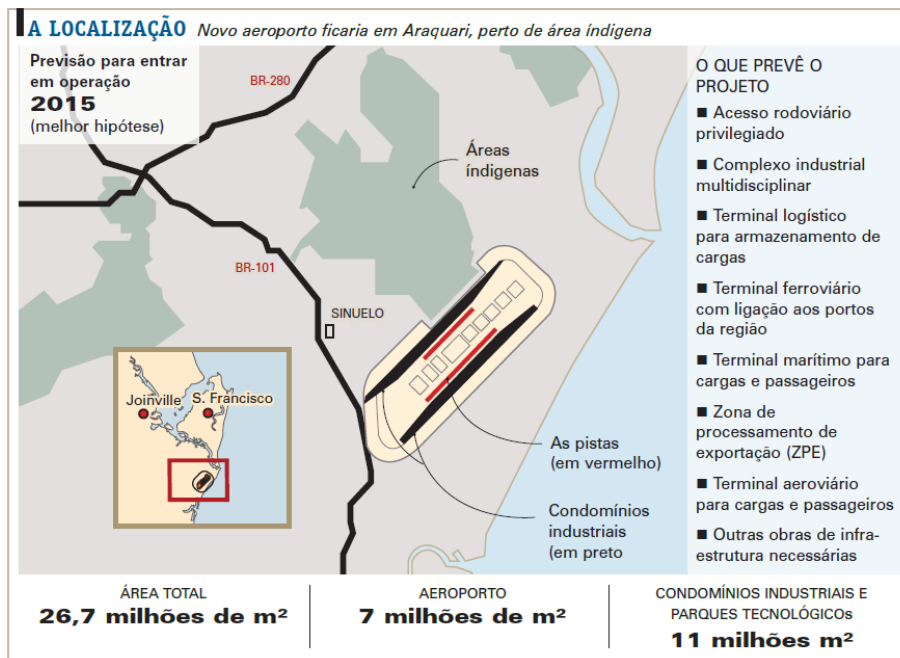
¹⁴⁸ As Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) são áreas delimitadas, nas quais empresas voltadas à exportação gozam de incentivos tributários e cambiais, além de procedimentos aduaneiros simplificados. Atualmente existem 3.500 ZPEs, em 130 países, gerando 66 milhões de empregos diretos. Entre os anos de 1988 e 1994 foram criadas no Brasil, por meio de Decreto Presidencial 17 ZPEs, embora nenhuma delas esteja em funcionamento (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior). A ZPE em Araquari foi proposta por Carlito Merz, quando ocupava cargo de deputado federal, em 2007. No entanto o projeto-de-lei foi arquivado pela mesa da Câmara. Araquari foi escolhida pelo fato de apresentar o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) baixo, e por localizar-se estrategicamente entre duas capitais, quatro importantes portos e entre duas rodovias de grande movimento, a BR-101 e 280.

¹⁴⁹ LOETZ (2009). Informações do jornal A Notícia, 6 de novembro de 2009.

¹⁵⁰ LOETZ (2010). Informações do jornal A Notícia, 25 de fevereiro de 2010.

operacionalidade do aeroporto e obrigando os passageiros a utilizarem outros aeroportos.

Cabe lembrar que a idéia da construção de um aeroporto em Araquari não é recente. Um dos primeiros a sugerir um aeroporto na localidade de Rainha, em Araquari, praticamente mesmo local do atual projeto, foi Lauro Carneiro Loyola. Fez isso quando deputado, na década de 1960.



Fonte: A Notícia, 28 de abril de 2010.

Ilustração 34: Localização do aeroporto de Araquari

Dentre os investimentos previstos na região nordeste, mais especificamente trecho norte da BR-101. Pode-se citar a Electro Aço Altona de Blumenau, que pretende transferir a fábrica do Vale do Itajaí para Barra Velha. O terreno comprado em 2008, com acesso pela BR-101, tem cerca de 1,8 milhão de m² e agora passa por trabalhos de engenharia. A Altona não revela o valor do investimento, mas será

suficiente para que a produção de peças de aço fundido, que é de 1,2 toneladas por mês dobre na nova unidade (FANTON, 2010)¹⁵¹.

A General Motors do Brasil também se mostrou interessada no potencial de desenvolvimento da região Nordeste, onde está construindo uma fábrica para produção de motores, km 47 da BR-101, em Joinville. Esta terá capacidade produtiva de 120 mil motores e 200 mil cabeçotes de alumínio. Os investimentos são de 350 milhões de reais e devem ser criados 500 postos de trabalho. A previsão é de que seja inaugurada em 2012. Toda a produção da unidade joinvilense será enviada para Gravataí (RS), de onde saem os veículos Celta e Prisma, e para o Complexo Industrial de Rosário (Argentina) (FANTON, 2010)¹⁵².

Além destes investimentos futuros, pode-se citar também as indústrias instaladas há mais tempo nas imediações da rodovia federal. A Marcegaglia¹⁵³ foi uma das pioneiras na região; quando chegou, em 1999, o trecho norte da BR-101 ainda estava sendo duplicado. Em 2000, foi inaugurada a unidade de Garuva com a fabricação de tubos de aço. A duplicação contou para a escolha e facilitou nas questões logísticas.¹⁵⁴ A fábrica tem 116 mil metros quadrados de área construída, e o complexo industrial ocupa uma área de 220 mil metros quadrados. Até o final de 2013, a fábrica irá processar 20 mil toneladas de aço por mês. Em 2011, a Marcegaglia do Brasil começou atuar no ramo da construção civil, fornecendo perfis metálicos usados em casas do projeto “Minha Casa, Minha Vida” do governo federal.

Atualmente a empresa produz componentes para indústria de eletrodomésticos, tubos de aço para refrigeração, tubos de aço carbono e inoxidável. E conta com cerca de 615 colaboradores, subdivididos entre engenheiros, técnicos e operadores de máquinas.¹⁵⁵

Outra empresa atraída para região por conta das vantagens locacionais, é o Grupo Mabel, que atua na fabricação de biscoitos. Fundado por colonizadores italianos em Ribeirão Preto/ SP, possui hoje cinco unidades fabris no Brasil que exportam para mais de 35 países, em quatro continentes. Uma destas unidades instalou-se no município de

¹⁵¹ A Notícia de 27 de outubro de 2010.

¹⁵² A Notícia de 27 de outubro de 2010.

¹⁵³ Empresa italiana fundada em 1959, e totalmente administrada pela família Marcegaglia. O grupo tem sede em Mantova, Itália, e está organizado em sete áreas de negócio: aço, construção, produtos para casa, engenharia, energia, turismo e serviços. A empresa tem operações no mundo todo, com sete mil funcionários, 51 escritórios de vendas, 210 de representação e 50 fábricas que cobrem seis milhões de metros quadrados (dados do sítio eletrônico da empresa).

¹⁵⁴ FANTON (2010). Dados do jornal A Notícia de 27 de outubro de 2010.

¹⁵⁵ Dados obtidos no sítio eletrônico da Marcegaglia do Brasil.

Araquari, em 2004. A Mabel está entre os cinco primeiros fabricantes de biscoitos do país, com uma estrutura que permite a produção de 1.500.000 pacotes de biscoitos por dia, vendidos em mais de 140.000 pontos de venda em todo o Brasil. Hoje, a empresa produz mais de 150 produtos.¹⁵⁶

A Cebrace, empresa líder no mercado brasileiro de segmento de vidro plano, inaugurou sua quarta unidade em 2004, no município de Barra Velha, onde produz vidros float incolor e colorido, além do vidro de controle solar Reflecta Float. A empresa é fruto de uma *joint-venture* entre dois dos maiores grupos produtores de vidro plano do mundo: a NSG/Pilkington (Japão) e Saint-Gobain (França). Fundada em 1982, reúne em seu processo de fabricação o know-how e a tecnologia de dois gigantes do setor de vidros.¹⁵⁷ A capacidade de produção é de 2.700 mil toneladas/dia, a Cebrace possui outras três unidades fabris: duas em Jacareí (SP) e uma em Caçapava (SP), que produzem uma gama de produtos utilizados na construção civil, indústria automobilística, eletrodomésticos, móveis e decoração.¹⁵⁸

A empresa japonesa Takata-Petri também se instalou na região, foram cerca de 16 milhões de dólares investidos na unidade de produção de cadoço para cinto de segurança no município de Piçarras, litoral norte do Estado. Inaugurada em dezembro de 2004, a fábrica emprega 160 funcionários. A Takata produz seis milhões de metros por mês. A produção é toda comprada pelo México, onde o cinto de segurança é finalizado e vendido para os Estados Unidos. A Takata produz cadoços em apenas duas unidades, em Santa Catarina e nas Filipinas. Além de cadoços, a empresa também trabalha com volantes e air bag. No Brasil, 80% dos volantes são fabricados pela empresa. A multinacional japonesa atua em vários países e emprega 33 mil funcionários. No ano passado o faturamento foi de quatro bilhões de dólares.

A questão logística foi fundamental, considerando a proximidade dos portos de São Francisco do Sul e Itajaí, e também dos aeroportos de Joinville e Navegantes. Além disso, os subsídios oferecidos pelo governo do Estado também contribuíram. A empresa foi incluída no

¹⁵⁶ Dados obtidos no sítio eletrônico da Mabel.

¹⁵⁷ Dados obtidos no sítio eletrônico da Cebrace.

¹⁵⁸ A SCS Comercial e Serviços Químicos S.A., empresa de distribuição e revenda de produtos químicos e serviços portuários, líder nacional no mercado de revenda de Carbonato de Sódio (Barrilha)- elemento essencial para a fabricação de vidro – possui um complexo com quatro armazéns em São Francisco do Sul, onde recebe carbonato de sódio dos Estados Unidos e envia para a Cebrace. A SCS tem capacidade para armazenar 8.121 metros quadrados de produtos químicos.

Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense (Prodec) que prevê redução de recurso do ICMS. As exportações da unidade de Piçarras passaram de 643 mil dólares em janeiro de 2009, para 1,41 milhões de dólares no mesmo período de 2010.¹⁵⁹

O primeiro investimento da Takata no Brasil data de 1997, na cidade de Jandira (SP). Em 2000, incorporou o grupo alemão Petri, fabricante de airbags e volantes automotivos, passando a se chamar Takata-Petri. Atualmente, a corporação é formada por 56 empresas em 20 países com faturamento anual de quatro bilhões de dólares, atendendo as principais montadoras mundiais. A matriz do grupo está situada em Tóquio, no Japão.

A Arxo, antiga Sideraço, de capital nacional, inaugurou uma unidade no ano de 2006, também no município de Piçarras. Em 2008, a empresa transferiu toda a operação de Recife para Santa Catarina, ficando naquele município apenas a filial. A atuação da indústria engloba os seguintes segmentos: refrigeração industrial, posto revendedor, químicos, ar comprimido, caldeirarias, aviação, postos de abastecimento, biodiesel, água, GLP e preservação da madeira. Seus principais clientes são a Weg, Texaco, Seara, Petrobras, Repsol, Ipiranga, Engevix, Bom Bril, Bunge, Cargill, Chicago Pneumatic, Andritz, Air BP, ADM e Atlas Copco.¹⁶⁰

O Grupo suíço Franke possui duas unidades de produção em Joinville, localizados às margens da BR-101. A empresa trabalha com sistemas de cozinha, como pias, cubas e micro-ondas, sistemas de bebidas, máquinas industriais para serviços de café e sistemas de banheiros. A Franke possui aproximadamente 11 mil empregados no mundo inteiro, a marca atua em mais de 70 unidades distribuídas em 40 países, e o faturamento do grupo gira em torno de cinco bilhões de reais.¹⁶¹

Além das indústrias, pode-se falar também da loja de departamentos Havan que inaugurou mais uma filial em dezembro de 2010, no município de Barra Velha.¹⁶² A Parada Havan é um modelo inédito de varejo no Brasil, que além do mix de produtos oferece opções

¹⁵⁹ KRAMER (2010). Dados do jornal A Notícia de 13 de fevereiro de 2010.

¹⁶⁰ Dados obtidos no sítio eletrônico da Arxo.

¹⁶¹ Dados obtidos no sítio eletrônico da Franke.

¹⁶² A Havan começou em 1986, como uma pequena loja de tecidos em Brusque e hoje é a maior rede de lojas de departamentos do Brasil no seu estilo. A Havan abriu cinco lojas em 2010. A rede chega a 21 filiais nos estados de Santa Catarina e Paraná, e gera quatro mil empregos diretos. Para 2011 projeta a implantação de até 16 novas lojas em vários estados, com a meta de chegar a 50 filiais até 2012.

de refeição, lazer e serviços. Nesta primeira etapa foram concluídos 40 mil metros quadrados do complexo, um investimento de cerca de 25 milhões de reais, com geração de 400 vagas de emprego. De acordo com reportagem da Revista Portuária, a Havan será o maior empregador de Barra Velha e também o maior arrecadador de impostos. Quando a Parada Havan estiver totalmente pronta serão 100 mil metros quadrados construídos, e 1000 postos de empregos oferecidos, ela contribuirá com o aumento de até 30% na arrecadação tributária do município.¹⁶³

Muitos centros de distribuição também estão se direcionando à BR-101, por uma questão de logística. Pode-se citar o investimento de cinco milhões de dólares da indústria têxtil Lepper no novo centro de distribuição que ocupa uma área de três mil metros quadrados. Foi inaugurado em janeiro de 2009, a fim de agilizar os processos de logística e emissão de fatura dos produtos acabados, além de liberar espaço na unidade de produção.¹⁶⁴ Verificou-se também o centro de distribuição da Docol, um investimento de quatro milhões de reais, e construção de quatro mil metros quadrados. Foi inaugurado em 2007, por conta da incapacidade na movimentação de materiais e concentração da operação, inviabilizando a implementação de um sistema de gerenciamento de armazém. Considerou-se a proximidade dos portos de Itajaí, São Francisco do Sul e Paranaguá como fator importante para exportação.¹⁶⁵

A Tigre, líder brasileira no negócio de tubos e conexões em PVC, está construindo uma fábrica de registros em Joinville, distrito de Pirabeiraba, no mesmo local da unidade de transformação de PVC, junto à BR-101. O investimento na nova unidade é de 42 milhões de reais. O empreendimento vai ter 3500 metros quadrados de área construída e um centro de distribuição integrado. As obras começaram no início de 2011.¹⁶⁶

Além de todos os investimentos supracitados ao longo da rodovia federal duplicada, pode-se citar ainda o estabelecimento de um campus da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), no km 52 da BR-101. O terreno, doação do município e do Estado, está à disposição desde 2007, mas somente em abril de 2011 teve início a terraplanagem de uma área de 120 mil metros quadrados. O lugar irá abrigar o Centro de Engenharia de Mobilidade.

¹⁶³ Revista Portuária Economia & Negócios, 16 dez. 2011.

¹⁶⁴ PITTHAN (2009). Jornal A Notícia.

¹⁶⁵ SILVA (2009)

¹⁶⁶ LOETZ (2010). A Notícia, 18 set. 2010.

3.3 O MUNICÍPIO DE SÃO FRANCISCO DO SUL HOJE: INDICADORES ECONÔMICOS E SOCIAIS

[...] a cidade de hoje é o resultado cumulativo de todas as outras cidades de antes, transformadas, destruídas, reconstruídas, enfim, produzidas pelas transformações sociais ocorridas através dos tempos, engendradas pelas relações que promovem estas transformações. (SANTOS, 1978, p. 35).

O município de São Francisco do Sul, composto na maior parte de uma ilha com o mesmo nome, localiza-se no litoral norte do estado de Santa Catarina, na mesorregião norte e microrregião de Joinville (Divisão Territorial do Brasil – IBGE, 2008). Atualmente, sua área territorial compreende 492,9 km² (IBGE, 2010), tendo como limites geográficos, ao norte, os municípios de Garuva e Itapoá; ao sul, os municípios de Balneário Barra do Sul e Araquari; a leste o Oceano Atlântico; e a oeste, o município de Joinville.

A partir de dados oriundos do censo do IBGE de 2010, constatou-se que sua população é de 42.520 habitantes, sendo que 39.490 localizados na zona urbana (92,87%) e 3.030 na zona rural (7,13%) (Tabela 26). No censo de 2000 sua população era de 32.301 habitantes, ou seja, o município registrou um crescimento de 31,6% no período de 10 anos (Gráfico 6). Os bairros que concentram a maior parcela da população são: Ubatuba, São José do Acaraí, Rocio Grande e Rocio Pequeno; já os bairros Laranjeiras, Praia do Ervino e Praia Grande são os menos populosos.

Tabela 26: Número de habitantes do município de São Francisco do Sul entre 1970 e 2010

Censo Populacional	Total	Sexo		Localidade	
		Homens	Mulheres	Urbana	Rural
1970	19.057	9.646	9.411	15.519	3.538
1980	20.599	10.391	10.208	17.273	3.326
1991	29.593	14.829	14.764	27.342	2.251
1996	27.787	13.982	13.805	24.768	3.019
2000	32.301	16.205	16.096	29.930	2.371
2007	37.447	18.701	18.746	34.921	2.526
2010	42.569	21.191	21.378	39.536	3.033

Fonte: IBGE (Censo de 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010, Contagem da população 1996 e 2007).

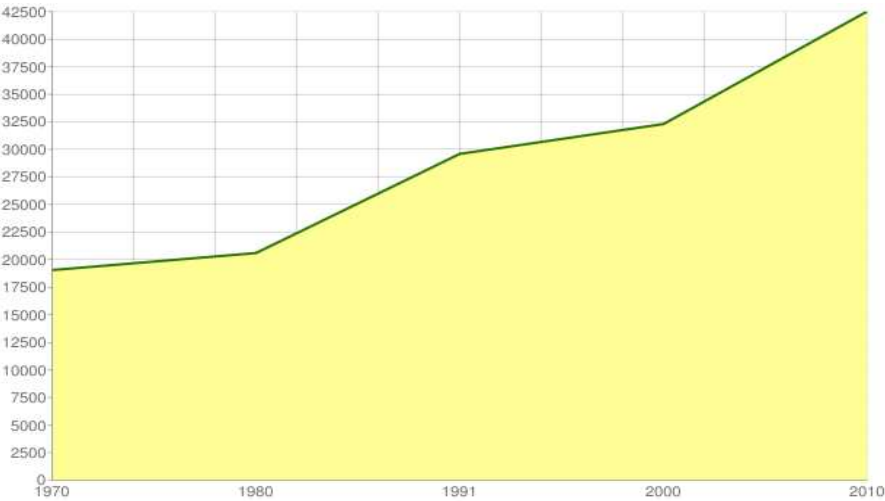
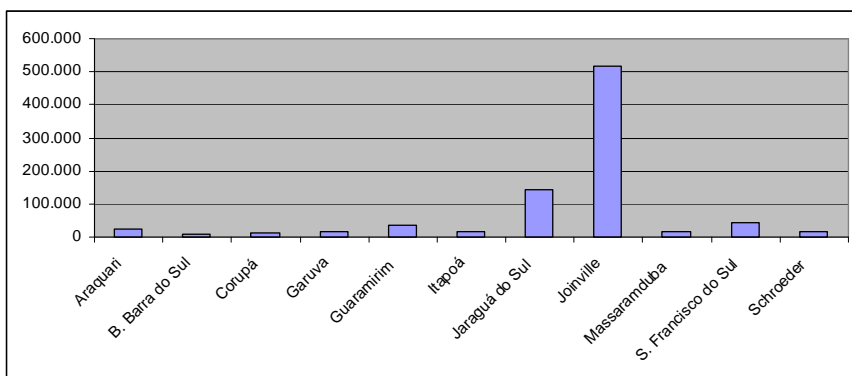


Gráfico 6: Evolução populacional de São Francisco do Sul entre 1970 e 2010

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2010.

O Gráfico 7 exhibe o número de habitantes dos 11 municípios que compõem a microrregião de Joinville. Percebe-se que, em sua maioria são municípios de médio porte, com menos de 100 mil habitantes. Sobressai-se o município de Joinville, o mais populoso do Estado, com 515.288 habitantes, seguido de Jaraguá do Sul, com 143.123, São Francisco do Sul, com 42.520, e Guaramirim 35.172. A microrregião de

Joinville é composta por 842.709 habitantes, o que representa 13,48% do Estado.



Fonte: Censo IBGE, 2010.

Gráfico 7: Número de habitantes dos municípios da microrregião de Joinville (2010)

Ao confrontar os dados dos censos demográficos do IBGE, dos anos 2000 e 2010, verifica-se que São Francisco do Sul apresentou uma taxa média de crescimento populacional de 3,1% ao ano. Índice bem acima do registrado pelo Estado, 1,6%, e pelo país, 1,2% (Gráfico 8). Referente ao número de habitantes por km², a densidade do município é de 86,2, enquanto a de Santa Catarina é de 65,2 e do Brasil 22,4 (Gráfico 9).

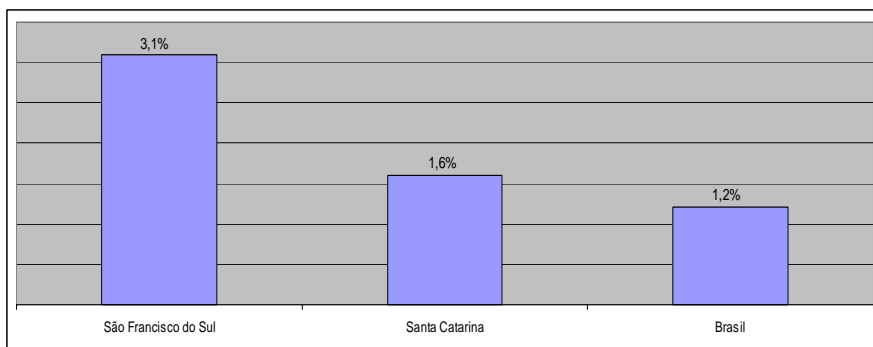


Gráfico 8: Taxa média anual de crescimento da população (2000 – 2010)

Fonte: IBGE (Censos Demográficos 2000 e 2010)

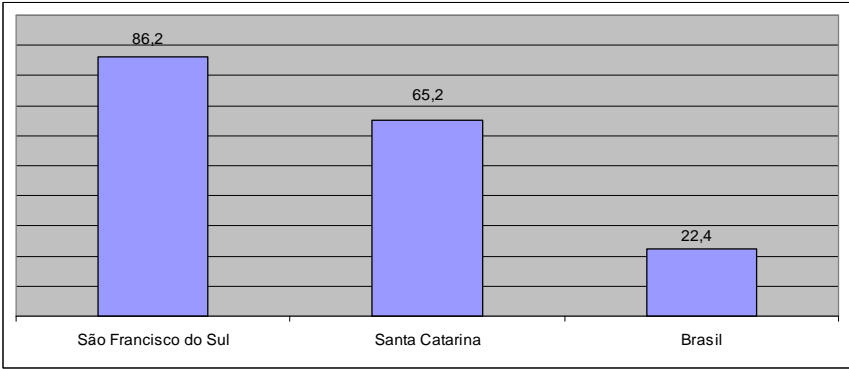


Gráfico 9: Densidade demográfica (hab./km²) – São Francisco do Sul, Santa Catarina e Brasil (2010)

Fonte: IBGE, 2010.

Analisando os dados, percebe-se a forte urbanização de São Francisco do Sul, que concentra 92,8% da sua população na zona urbana, ao passo que Santa Catarina possui uma taxa de urbanização de 84,9%, e o Brasil 84,3%. Foi entre os anos de 1980 e 1991, que o município obteve maior incremento populacional urbano, passando de 83,9% para 92,4% (Tabela 27).

Tabela 27: Comparativo da distribuição populacional em porcentagem entre 1970 e 2010

Censo Populacional	São Francisco do Sul		Santa Catarina		Brasil	
	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural
1970	81,4%	18,6%	42,6%	57,4%	56,0%	44,0%
1980	83,9%	16,1%	59,3%	40,7%	67,7%	32,3%
1991	92,4%	7,6%	70,7%	29,3%	75,5%	24,5%
1996	89,1%	10,9%	73,1%	26,9%	78,4%	21,6%
2000	92,7%	7,3%	78,7%	21,3%	81,6%	18,4%
2007	93,3%	6,7%	77,5%	22,5%	83,0%	17,0%
2010	92,8%	7,1%	84,9%	15,1%	84,3%	15,6%

Fonte: IBGE.

De acordo com Bastos (2011), o processo mais recente de urbanização do litoral de Santa Catarina foi impulsionado pelas infraestruturas dispostas na região, como existência de terras com grande potencial de valorização e, principalmente, pelo importante

desenvolvimento alcançado pela industrialização brasileira e catarinense. Verifica-se então, segundo o autor, o surgimento de uma nova formação sócio-espacial no estado, caracterizada pela “sazonalidade da população, empreendimentos imobiliários voltados para classes sociais de alta renda, crescimento urbano acima da média nacional e estadual, além da difusão de cultura com grande apelo consumista” (BASTOS, 2011, p. 269).

Ainda de acordo com o autor, a urbanização dos municípios situados no litoral catarinense, no século XXI, está ligada a terceira fase de urbanização do estado, a qual está diretamente vinculada à nova divisão territorial do trabalho promovida pelo forte desenvolvimento capitalista industrial brasileiro e catarinense e, sobretudo, nas duas últimas décadas, à grandiosa expansão do turismo (BASTOS, 2011).

São Francisco do Sul, situada no litoral norte catarinense, apesar de ter apresentado taxas de crescimento mais modestas do que outros municípios litorâneos, não foi exceção do processo supracitado. Sua privilegiada localização tem contribuído também, recentemente, para o estabelecimento de algumas empresas no município ou nas imediações, sobretudo na BR-101, o que resulta na atração de mão de obra de outras cidades, ocasionando incremento da população, conforme foi possível analisar na evolução dos censos populacionais.

Os dados demográficos analisados anteriormente deflagram o surgimento de uma nova formação sócio-espacial, semelhante aquela que Bastos (2011) falara acerca dos municípios da orla catarinense. Além do incremento populacional, e taxas de urbanização acima da média estadual e brasileira, observa-se também, em São Francisco do Sul, a expansão dos balneários caracterizada por uma sazonalidade da população.

Bastos (2011) chama atenção para as áreas alemãs de Blumenau e Joinville, que pela proximidade do litoral norte catarinense passaram a adquirir imóvel nos balneários como segunda moradia, e mais tarde como investimento. Posteriormente, observa-se tal processo com a classe média das cidades de Curitiba e Porto Alegre e mesmo da Argentina no período da política de câmbio sobrevalorizado.¹⁶⁷

Os dados disponibilizados nas Tabelas 28 e 29 retratam o potencial turístico de São Francisco do Sul, através do número de

¹⁶⁷ Foi também responsável pelo crescimento urbano dos municípios litorâneos, a melhoria das infra-estruturas urbana e rodoviária promovida pelo poder público e por consequência as novas oportunidades de emprego geradas que promoveram mais e mais a atração da população e dos capitais para as zonas balneárias catarinenses (BASTOS, 2011).

visitantes na alta temporada, nos meses de janeiro e fevereiro de 2009, e a permanência média de dias. Durante este período, o município recebeu 67.306 visitantes, o que representava 68,13% do número de habitantes. A população flutuante durante o mesmo período foi de 9.423 pessoas, o que significa um incremento populacional de 23,53%. Comparando com os outros municípios que compõem o setor norte do litoral catarinense, observa-se que São Francisco do Sul desponta como o que recebe maior aporte de turistas de veraneio no setor, apresentando uma taxa de incremento populacional bem superior do Estado de Santa Catarina (GERCO, 2009).

A população flutuante é composta, sobretudo por pessoas oriundas das cidades de Joinville, Jaraguá do Sul e dos estados do Paraná e São Paulo. Os balneários de Ubatuba, Enseada e Praia do Ervino são os que possuem o maior número de domicílios. Segundo dados do censo de 2010, o balneário Ubatuba possui 7.391 domicílios e 7.182 habitantes, a Enseada 3.611 domicílios e 2.281 habitantes, e a praia do Ervino, 2.204 domicílios e 830 habitantes (IBGE, 2010). Estes dados demonstram a forte presença de habitações subutilizadas, pertencentes aos veranistas que permanecem nos balneários apenas na alta temporada.

Tabela 28: Número total de visitantes e permanência média nos meses de jan. e fev. de 2009, nos municípios de Joinville e São Francisco do Sul

Município	Visitantes Jan/Fev 2009 (Total)	Permanência Média (Dias)
Joinville	140.533	3,95
São Francisco do Sul	67.306	8,40
Estado de SC	4.354.612	9,26

Fonte: IBGE (2009); SANTUR (2009). Extraído de GERCO (2009).

Tabela 29: Incremento populacional ocasionado pelo aporte da população flutuante nos municípios que compõem o Setor Norte do Litoral Catarinense no ano de 2009

Município	População em 2009	População Flutuante	Taxa de Incremento Populacional (%)	População Total em Alta Temporada no Ano de 2009
Estado de SC	6.118.743	672.062	10,98	6.790.805
Araquari	23.080	2.535	10,98	25.615
B. Barra do Sul	7.791	856	10,98	8.647
Barra Velha	19.861	2.181	10,98	22.042
Garuva	14.281	1.569	10,98	15.850
Itapoá	11.489	1.262	10,98	12.751
Joinville	497.331	9.252	1,86	506.583
São Francisco do Sul	40.030	9.423	23,53	49.453

Fonte: IBGE (2009); SANTUR (2009). Extraído de GERCO (2009).

Percebe-se então, um processo relativamente recente no município, relacionado à terceira fase de urbanização apontada por Bastos (2011), caracterizada pelo forte adensamento habitacional dos balneários, valorização dos imóveis, especulação imobiliária, disposição de infraestruturas, sazonalidade da população e residências de alto padrão, principalmente nas praias de Ubatuba e Itaguaçu.

São Francisco do Sul vem se destacando também no cenário nacional em virtude da expansão do seu Porto, bem como pelo interesse de explorar seu patrimônio ecológico e material, representado por suas praias, dunas, ilhas (localizadas na Baía da Babitonga e no Atlântico), manguezais, restingas, rios e lagoas; e também pela arqueologia, casarios, documentos e sítio urbano. Desta forma, as belezas naturais e arquitetônicas, a estratégica localização, o crescimento da atividade portuária, a inserção de novas empresas e, o incremento do turismo, tem refletido de forma positiva na economia e no desenvolvimento do município.

Como resultado deste desenvolvimento pode-se citar a considerável evolução do IDH (Índice de Desenvolvimento Humano), índice obtido pela média aritmética simples de três sub-índices: longevidade, educação e renda, variando entre 0 e 1. São Francisco

apresentou aumento de 64,3% entre 1970 e 2000. O maior avanço foi determinado pela dimensão renda, que no mesmo período evoluiu 91,5% (Tabela 30). O IDH municipal saltou de 0,499 no ano de 1970, para 0,820 em 2000, apresentando uma evolução inferior a do estado, que progrediu 72,3% (0,477 para 0,822), e superior a do Brasil, que apresentou um acréscimo de 63,9% (0,462 para 0,757) (Tabela 31).

Tabela 30: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) de São Francisco do Sul, entre 1970 – 2000

Ano	Educação	Longevidade	Renda	IDH Municipal
1970	0,637	0,473	0,388	0,499
1980	0,665	0,603	0,919	0,729
1991	0,836	0,762	0,658	0,752
2000	0,907	0,811	0,743	0,820
Evolução período 1970/2000	42,4%	71,5%	91,5%	64,3%

Fonte: Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – Atlas do Desenvolvimento Humano do Brasil. Extraído de SEBRAE (2010).

Tabela 31: Comparativo do Índice de Desenvolvimento Humano – Médio

Ano	São Francisco do Sul	Santa Catarina	Brasil
1970	0,499	0,477	0,462
1980	0,729	0,734	0,685
1991	0,752	0,748	0,742
2000	0,820	0,822	0,757
Evolução do período 1970/2000	64,3%	72,3%	63,9%

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil. Extraído de SEBRAE (2010).

De acordo com os dados de 2000, última publicação do PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento), o município ocupava a 55ª posição no IDH – médio do Estado de Santa Catarina (o Estado possui 293 municípios) e a 220ª posição no Brasil (em 2000, o país tinha 5.507 municípios).

O Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal (IFDM), criado pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro para acompanhar a evolução dos municípios brasileiros, com base em dados oficiais relativos a emprego, renda, educação e saúde, apontou, em 2007, São Francisco do Sul na 98ª posição do *ranking* de desenvolvimento do Estado. Entre os anos de 2000 e 2007, o município evoluiu 18,2%, passando o índice de 0,602 para 0,712 (Tabela 32).

Tabela 32: Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal (IFDM) de São Francisco do Sul entre 2000 e 2007

Ano	Emprego e Renda	Educação	Saúde	IFDM
2000	0,510	0,594	0,701	0,602
2005	0,657	0,765	0,722	0,715
2006	0,657	0,754	0,723	0,711
2007	0,606	0,786	0,743	0,712
Evolução no período 2000-2007	18,8%	32,3%	5,9%	18,2%

Fonte: Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal. Extraído de SEBRAE (2010).

O estado de Santa Catarina ficou na 4ª posição do *ranking* dos estados brasileiros, em 2007, apresentando o índice de 0,793, posicionando-se atrás dos estados de São Paulo, Paraná e Rio de Janeiro. Em 2000, o índice do estado era de 0,638, ocupando a 6ª posição na classificação nacional. O Brasil evoluiu 25,5% entre os anos de 2000 e 2007, passando o índice de 0,595 para 0,747 (Tabela 33).

Tabela 33: Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal, segundo Brasil, Santa Catarina e São Francisco do Sul entre 2000 e 2006

Ano	São Francisco do Sul	Santa Catarina	Brasil
2000	0,602	0,638	0,595
2005	0,715	0,785	0,713
2006	0,711	0,792	0,792
2007	0,712	0,793	0,747
Evolução 2000 - 2007	18,2%	24,2%	25,5%

Fonte: Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal. Extraído de SEBRAE (2010).

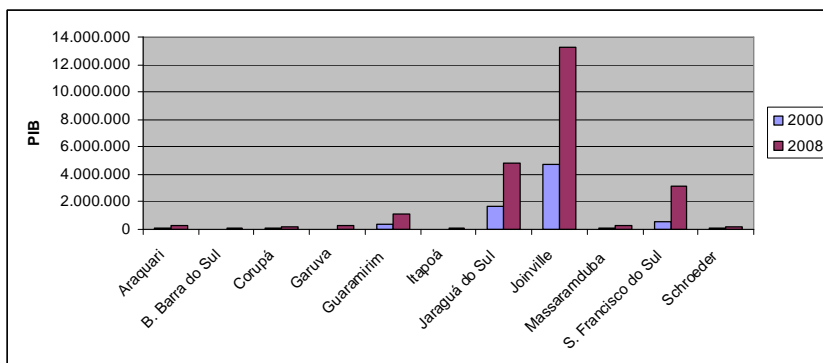
Concernente aos aspectos econômicos verificou-se que, em 2000, o PIB (Produto Interno Bruto) do município foi de 570.343,74 reais, ocupando a 15ª posição do *ranking* estadual. Entre 2000 e 2008, o município subiu sete posições, passando para 8ª colocação no Estado, com o valor adicionado do PIB de 3.162.842,03 reais, registrando surpreendente aumento de 454,5% no período (Tabela 34). O Estado apresentou um aumento de 231,8% no mesmo período, passando de 37.151.230,05 reais, para 123.282.981,94 reais.

Tabela 34: Produto Interno Produto de São Francisco do Sul entre 2000 e 2008 (R\$ mil)

Ano	Valor	Posição estadual
2000	570.343,74	15º
2001	717.414,47	13º
2002	1.361.307,40	9º
2003	1.723.858,68	8º
2004	1.395.365,93	11º
2005	2.387.287,79	8º
2006	2.881.390,17	8º
2007	2.960.030,45	8º
2008	3.162.842,03	8º

Fonte: IBGE – Produto Interno Bruto dos Municípios.

O Gráfico 10 mostra a evolução do PIB (2000 – 2008) dos municípios da microrregião de Joinville. O município que apresentou maior evolução foi Garuva, que registrou um crescimento de 517,85%, seguido de São Francisco do Sul, 454,55%, e Guaramirim 223,98%. Joinville é o município que possui o maior PIB da microrregião e do Estado, 13.220.312.000 reais, muito superior dos demais, como elucida o gráfico; em seguida aparecem os municípios de Jaraguá do Sul (4.800.617.000 reais), São Francisco do Sul (3.162.842.000 reais) e Guaramirim (1.131.072.000 reais).



Fonte: IBGE.

Gráfico 10: Evolução do PIB (R\$ mil) dos municípios da microrregião de Joinville

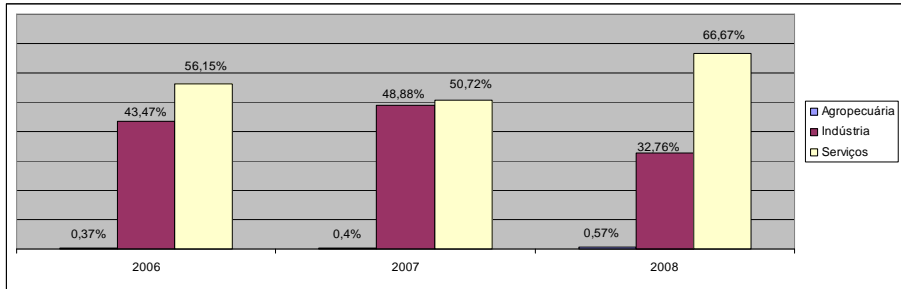
Segundo dados do IBGE, o Valor Adicionado Bruto (VAB) por atividades revela a predominância do setor de serviços, seguido da indústria, impostos, administração pública, e de menor relevância, a agropecuária (Tabela 35). A participação no VAB dos três setores da economia, primário, secundário e terciário entre os anos de 2006 e 2008, foi o seguinte: em 2006, 0,37%, 43,47% e 56,15%; em 2007, 0,40%, 48,88% e 50,72%; em 2008, 0,57%, 32,76% e 66,67%, respectivamente (Gráfico 11).

Tabela 35: Valor adicionado bruto por setor de atividades 2000 - 2008 (R\$ mil)

Ano	Agropecuária	Indústria	Serviços	Administração Pública	Impostos*
2000	3.750	171.285	330.823	29.965	64.485
2001	3.933	219.596	407.993	35.825	85.893
2002	6.268	358.967	755.339	43.947	240.734
2003	7.258	495.213	972.720	51.262	248.668
2004	7.611	635.149	578.349	57.463	174.257
2005	6.485	783.360	914.929	66.791	682.513
2006	7.690	891.880	1.093.534	76.635	888.287
2007	7.737	942.275	977.800	84.710	1.032.218
2008	9.056	521.462	1.061.371	98.071	1.570.953

Fonte: IBGE. * Impostos sobre produtos líquidos de subsídios a preços correntes.

Percebe-se que, nos anos de 2007 e 2008, o valor adicionado pelos impostos sobre produtos líquidos de subsídios a preços correntes, supera o valor adicionado pelos serviços e pela indústria, que até então eram os setores que tinham os maiores valores adicionados. A significativa participação dos impostos é o grande diferencial do PIB francisquense e se dá, principalmente, por conta das operações portuárias. Os dados apontam que, em 2008, quase 50% das riquezas municipais foram geradas pela movimentação do porto.



Fonte: IBGE.

Gráfico 11: Participação dos setores econômicos no Valor Adicionado Bruto (VAB) 2006 – 2008

O PIB per capita de São Francisco do Sul está entre os mais elevados de Santa Catarina. Em 2008, registrou o valor de 80.396 reais, ficando em 1º lugar na classificação estadual. No ano de 2000, o valor foi de 17.356 reais, o que significa uma evolução de 363,2%, no período de oito anos. Números bem superiores da média do PIB per capita registrado no Estado, 20.369 reais no ano de 2008, e 8.007 reais em 2000, evolução de 154,3% no período (Tabela 36).

Tabela 36: Produto Interno Bruto per capita (R\$) de São Francisco do Sul entre 1999 e 2008

Ano	PIB per capita - Valor	Posição estadual
1999	19.134	2º
2000	17.356	2º
2001	21.213	2º
2002	39.133	1º
2003	48.200	1º

2004	37.976	1º
2005	63.281	1º
2006	74.456	1º
2007	78.697	1º
2008	80.396	1º

Fonte: IBGE.

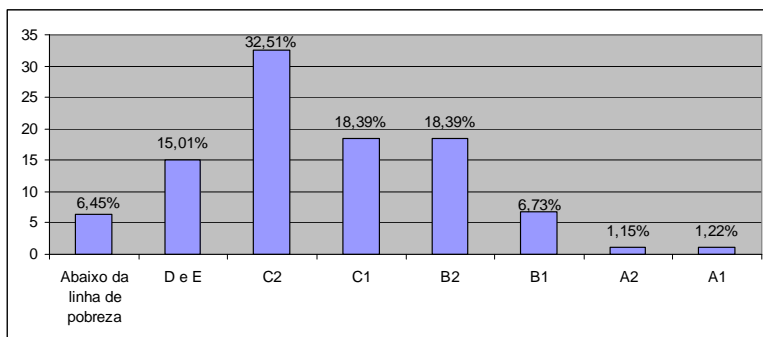
Apesar de o município apresentar índices elevados do PIB per capita, percebe-se que não há distribuição desta renda, conforme pode-se observar na composição das classes sociais dos municípios do litoral norte, Tabela 37 e Gráfico 12.

Tabela 37: Composição das Classes Sociais nos municípios que compõem o Setor Norte do Litoral Catarinense¹⁶⁸

Municípios	Classes Sociais (%)							
	Abaixo linha da pobreza	D e E	C2	C1	B2	B1	A2	A1
Araquari	9,75	13,41	47,14	19,00	8,48	1,65	0,28	0,29
Balneário Barra do Sul	7,88	17,85	35,58	19,66	13,99	4,19	0,57	0,28
Barra Velha	6,68	17,53	37,15	17,42	14,23	4,79	1,13	1,07
Garuva	5,14	17,75	41,30	16,89	12,27	4,27	1,00	1,38
Itapoá	8,92	14,23	36,00	18,28	15,94	4,48	0,88	1,27
Joinville	5,83	6,90	29,06	21,44	21,44	8,54	1,89	2,33
São Francisco do Sul	6,45	15,01	32,51	18,39	18,39	6,73	1,15	1,22
Setor norte	6,12	8,47	30,71	20,12	20,12	7,83	1,70	2,08

Fontes: IBGE (2000); PNUD (2003); RAIS (2000). Extraído do Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro – GERCO (2009).

¹⁶⁸ Utilizou-se uma divisão baseada no método quantitativo, na qual foram analisadas apenas as pessoas responsáveis pelos domicílios, sendo subdivididas nas seguintes classes: Classe alta (A1): composta por pessoas com renda nominal mensal superior a 30 salários mínimos (SM). Classe alta (A2): composta por pessoas com renda nominal mensal entre 20 e 30 SM. Classe média alta (B1): composta por pessoas com renda nominal mensal entre 10 e 20 SM. Classe média (B2): composta por pessoas com renda nominal mensal entre 5 e 10 SM. Classe média baixa (C1): composta por pessoas com renda nominal mensal entre 3 e 5 SM. Classe baixa (C2): composta por pessoas com renda nominal mensal entre 1 e 3 SM. Classe baixa (D e E): composta por pessoas com trabalhos informais e temporários e que possuem renda nominal mensal inferior a 1 SM. Abaixo da linha da pobreza: composta por pessoas sem rendimento (GERCO, 2009).

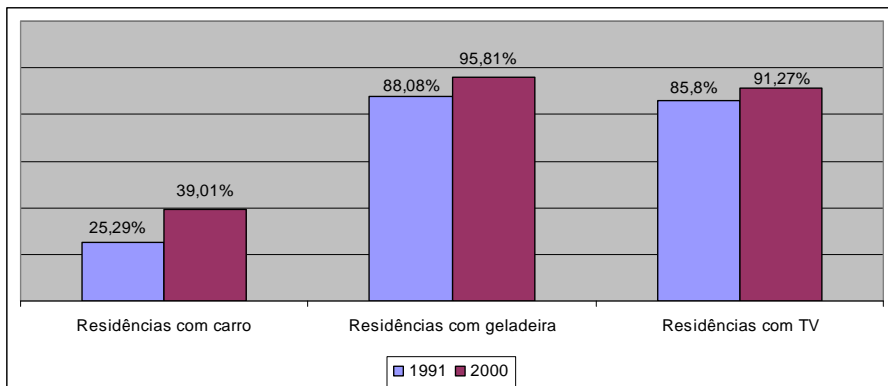


Fonte: GERCO (2009). Org.: Elisa B. Cabral.

Gráfico 12: Composição das classes sociais em São Francisco do Sul (2009)

Observa-se, em São Francisco do Sul, uma parcela significativa (6,45%) que vive abaixo da linha de pobreza, sem nenhum rendimento. As classes baixas (C2, D e E) representam a maior parcela da população, totalizando 47,52%, índice bem elevado. As classes médias (C1, B2 e B1) correspondem a 43,51% da população, enquanto aqueles que ganham acima de 20 salários mínimos, enquadrados nas classes altas (A1 e A2), correspondem a uma reduzida parcela de 2,37% da população (GERCO, 2009).

Levando-se em conta os dados analisados anteriormente, conclui-se que o poder aquisitivo de mais da metade da população é baixo. Contudo, os índices sofreram certa melhora entre 1991 e 2000, de acordo com dados baseados no acesso a bens de consumo, divulgados pelos censos de 1991 e 2000 do IBGE, e organizados pelo Gerco (2009). Em 1991, 25,29% dos habitantes possuíam residências com carro, em 2000, este índice saltou para 39,01%; as residências com geladeira contemplavam 88,08% da população em 1991, e 95,81%, em 2000; já as residências com televisão representavam 85,80%, em 1991, e 91,27%, no ano de 2000. A aquisição de carro foi o índice que apresentou maior aumento no período, 13,72%, seguido das geladeiras, evolução de 7,73%, e a presença de televisão nas residências apresentou a menor evolução, 5,47% (Gráfico 13).

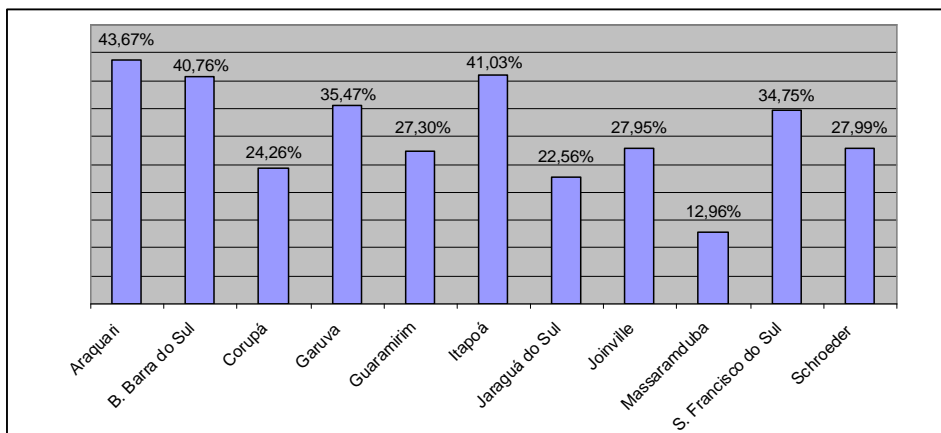


Fonte: GERCO (2009). Org. Elisa B. Cabral.

Gráfico 13: Evolução do acesso a bens de consumo em São Francisco do Sul (1991 – 2000)

São Francisco do Sul apresenta sérios problemas de desigualdade social, índices elevados de pobreza, violência e consumo de drogas, relacionados à baixa perspectiva de futuro entre os jovens. O município não dispõe de muitas opções culturais e de lazer, assim como cursos profissionalizantes que capacitem a população em idade economicamente ativa. De acordo com o mapa de pobreza e desigualdade dos municípios brasileiros publicado em 2003, pelo IBGE, a incidência de pobreza em São Francisco do Sul atingia 34,75% da população. E o índice de Gini (varia de 0, quando não existe desigualdade, a 1), que mede o grau de desigualdade existente na distribuição de indivíduos segundo a renda domiciliar per capita, era de 0,39. Os municípios catarinenses que apresentavam maior desigualdade social eram, Balneário Camboriú (0,41), Florianópolis (0,40), e Itajaí (0,40) (IBGE, 2003).

Entre os municípios da microrregião de Joinville, Araquari é o que apresenta a maior incidência de pobreza, e também o menor grau de desigualdade, o que demonstra seu baixo desenvolvimento econômico e social. Itapoá apresenta o segundo pior índice, registrando 41,03% de pobreza, seguido de Barra do Sul, 40,76%, Garuva 35,47% e São Francisco do Sul, 34,75% (Gráfico 14) (A forte incidência de pobreza nestes municípios relaciona-se com a formação social-espacial do litoral catarinense).



Fonte: IBGE, 2003.

Gráfico 14: Incidência de pobreza nos municípios da microrregião de Joinville (2003)

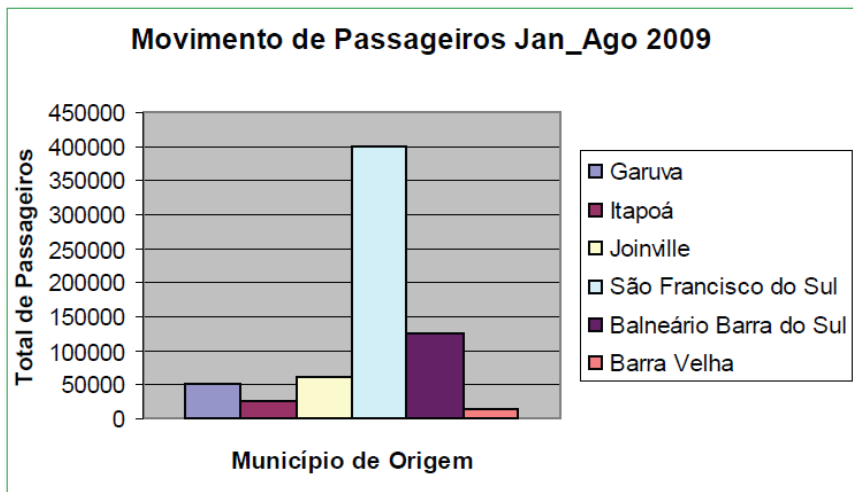
Um fator observado em São Francisco do Sul é de que, uma grande parcela da renda auferida pelos habitantes não é reinvestida e despendida no município, o que acaba afetando no desenvolvimento das atividades econômicas locais, principalmente no comércio; resultado disto é a redução da capacidade de geração de emprego e renda. Tal fato ocorre porque uma parcela significativa da classe média francisqueense recorre ao comércio e serviços da cidade pólo da microrregião, Joinville. Pois, nesta há uma oferta muito maior de redes de comércio, produtos mais sofisticados e com preços mais competitivos. Além de uma maior oferta de opções de cultura e lazer, como cinemas, teatros, restaurantes, bares, *shoppings*, livrarias, entre outros.¹⁶⁹

Soma-se a este fato, a existência de um grande número de trabalhadores que exercem suas atividades em São Francisco do Sul, mas que residem em Joinville. Ou seja, não gastam seus rendimentos na cidade, estancando a circulação de dinheiro, e o aquecimento do comércio, diminuindo a oferta de mais postos de trabalho e oportunidades. Como exemplo, pode-se citar as duas maiores empresas do município, a Vega do Sul e a Petrobrás. Em entrevista realizada na Secretaria de Indústria, Comércio e Porto, foi relatado que 95% da mão de obra que a Vega dispõe são moradores de Joinville. Em média 15

¹⁶⁹ Conforme informação da Secretaria de Indústria, Comércio e Porto, a Associação Empresarial de São Francisco do Sul - ACISFS já promoveu algumas campanhas para incentivar o comércio local, porém não surtiram efeito.

ônibus fazem o percurso Joinville – São Francisco do Sul diariamente deslocando os trabalhadores. No caso da Petrobrás, o índice é ainda maior, cerca de 99% dos funcionários são de Joinville, e mais de 20 ônibus fazem o trajeto diariamente. Geralmente não há nenhum contato direto dos funcionários com a cidade, tendo em vista que, as refeições são fornecidas pelas empresas.

Pode-se citar também o deslocamento diário que estudantes dos variados níveis fazem para Joinville - em ônibus intermunicipal ou fretados para este fim, o que é muito comum – assim como pessoas que trabalham na cidade vizinha, ou que vão em busca de serviços, como de saúde, onde existe mais especialidades. O gráfico 15 elucida esta característica de São Francisco, pois exibe a quantidade de passageiros transportados nos oito primeiros meses de 2009 nas linhas intermunicipais tendo como origem os municípios do litoral norte. A maior demanda é do município de São Francisco do Sul, que registrou cerca de 400.000 passageiros transportados, o que representa 58,91% do total transportado por todos os municípios do setor. Este índice relaciona-se também com o forte potencial turístico do município durante a alta temporada.



Fonte: Deter. Extraído do GERCO.

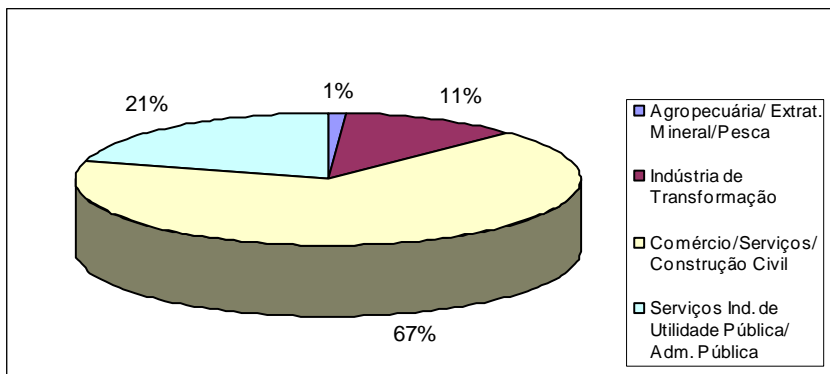
Gráfico 15: Total de passageiros transportados de janeiro a agosto de 2009 nos municípios do litoral norte

Dados relativos a emprego e renda apontam que os setores que mais empregam no município são: os serviços, responsáveis pela geração de 45,5% do total de empregos, seguido da administração pública, que absorve 18,7% da mão de obra, o comércio, que emprega 18,4% da população, e a indústria de transformação, 11,3%. Os setores que apresentam os menores índices são a agropecuária, extração vegetal, caça e pesca, bem como o extrativismo mineral, responsáveis por 0,25% e 0,77%, respectivamente. A construção civil, os serviços industriais de utilidade pública, o comércio, e os serviços foram as atividades que apresentaram maior evolução entre os anos de 2000 e 2010. As atividades do setor primário apresentaram crescimento negativo no mesmo período, conforme pode-se observar na Tabela 38 e Gráfico 16. A forte predominância do setor de serviços no município relaciona-se com a atividade portuária, que demanda um conjunto de funções para o seu desempenho, como já foi demonstrado no capítulo anterior.

Tabela 38: Número de empregados segundo os setores econômicos em São Francisco do Sul entre 2000 e 2010

	Extrativa Mineral	Indústria de Transformação	Serviços ind. de utilidade pública	Construção Civil	Comércio	Serviços	Adm. Pública	Agrop. Extr. vegetal, caça e pesca	Total
2000	-	210	38	22	855	2.184	1.191	119	4.619
2001	-	240	39	214	955	2.372	1.281	115	5.216
2002	-	475	38	174	970	2.907	1.219	131	5.914
2003	-	530	77	117	1.121	3.348	1.282	141	6.616
2004	-	608	89	138	1.283	3.570	1.502	153	7.343
2005	-	676	98	102	1.291	3.693	1.735	136	7.731
2006	103	723	108	253	1.509	3.859	1.466	35	8.056
2007	100	844	137	316	1.602	4.079	1.472	41	8.591
2008	88	985	148	425	1.628	4.243	1.274	19	8.810
2009	82	1.052	159	464	1.615	4.356	1.537	27	9.292
2010	77	1.127	175	311	1.834	4.525	1.863	25	9.937

Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego.



Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego.

Gráfico 16: Porcentagem de empregados segundo os setores econômicos (2010)

De acordo com dados de 2010, entre os municípios da microrregião de Joinville, os que possuem o maior número de empregados, proporcionalmente ao total, no setor da indústria de transformação são: Massaranduba (69,24%), Schroder (68,17%) e Corupá (62,69%). Itapoá apresenta o menor índice, com apenas 2,54% no setor secundário, seguido de São Francisco do Sul, com 11,34%. Este é o município da microrregião que apresenta a maior parcela da população empregada no setor de serviços, 45,53%, depois aparece Joinville com 30,58%, e Araquari com 28,98%. No setor da construção civil destaca-se o município de Itapoá, com 33,81% do total de empregos neste ramo, resultado do expressivo crescimento populacional observado entre os censos de 2000 e 2010, relacionado com a construção do porto no município.

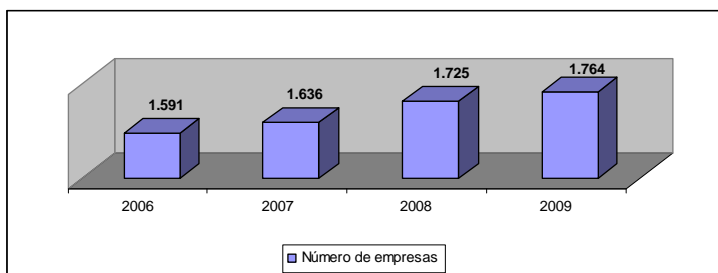
Os municípios de Corupá e Guaruva apresentam 7% dos empregados no setor primário, maiores índices registrados na microrregião. No comércio sobressaem-se os municípios de Itapoá, com 33,81%, Balneário Barra do Sul com 21,8%, e Joinville com 18,60% (Tabela 39).

Tabela 39: Número de empregados segundo os setores econômicos nos municípios da microrregião de Joinville (2010)

	Extrativa Mineral	Ind. de Transformação	Serviços ind. de utilidade pública	Construção Civil	Comércio	Serviços	Adm. Pública	Agrop. ext., vegetal, caça e pesca	Total
Araquari	195	2.393	38	216	932	1.793	521	212	6.186
B. Barra do Sul	8	179	23	108	225	196	292	1	1.032
Corupá	-	2.639	-	52	565	330	328	295	4.209
Garuva	3	1.783	5	28	538	450	371	236	3.414
Guaramirim	54	6.793	-	305	1.887	1.468	725	111	11.343
Itapoá	-	49	17	244	652	490	465	11	1.928
Jaraguá do Sul	31	38.956	269	1.787	9.728	14.261	2.977	155	68.164
Joinville	261	74.017	1.010	7.529	34.282	56.354	10.506	280	184.239
Massaranduba	2	3.395	9	28	489	449	348	183	4.903
São Francisco	77	1.127	175	311	1.834	4.525	1.863	25	9.937
Schroeder	1	2.583	3	54	451	252	384	61	3.789

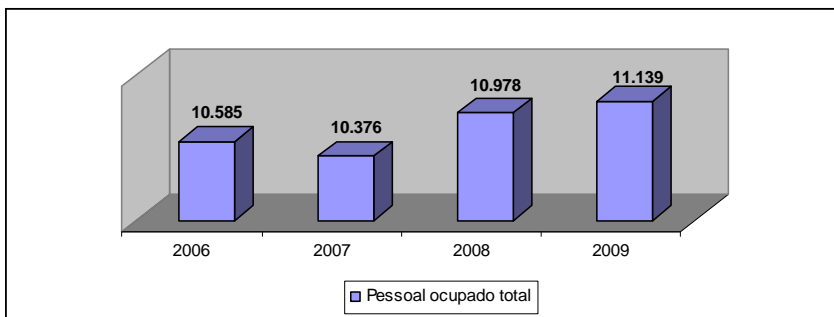
Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego.

De acordo com dados do Cadastro Central de Empresas, divulgado em 2009 pelo IBGE, existiam no município 1.764 unidades cadastradas e 1.708 atuantes, que ocupavam 11.139 pessoas, sendo 9.254 assalariadas. Em 2006, eram 1.591 empresas, 10.585 pessoas ocupadas, e destas 9.053 assalariadas. Houve um acréscimo no período de 10,87% no número de empresas, e de 2,22% na quantidade de pessoas assalariadas (Gráficos 17 e 18).



Fonte: IBGE.

Gráfico 17: Número de empresas formais em São Francisco do Sul (2006 – 2009)



Fonte: IBGE.

Gráfico 18: Número do pessoal ocupado em São Francisco do Sul (2006 – 2009)

As estatísticas do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior apontaram a existência de seis empresas exportadoras no município de São Francisco do Sul. Considerando a faixa de valor exportado constatou-se apenas uma empresa com valor exportado (US\$ FOB) acima de 100 milhões de dólares, trata-se da Arcelor Mittal (Vega do Sul). Entre 50 e 100 milhões de dólares aparece a Bunge Alimentos. As empresas Imcopa – Importação, Exportação e Indústria de Óleo S., Gálatas Importação e Exportação, Surf Island Indústria de Pranchas e Federação das Cooperativas Agropecuárias do Estado de Santa Catarina (FECOAGRO), exportam até um milhão de dólares (Tabela 40). Cabe esclarecer que, o critério adotado pelos relatórios publicados pelo Ministério para as exportações por municípios, considera o domicílio fiscal da empresa exportadora.

Tabela 40: Empresas exportadoras de São Francisco do Sul em 2010

Faixa de Valor Exportado (US\$ FOB)		
Acima de US\$ 100 milhões	Entre US\$ 50 e US\$ 100 milhões	Até US\$ 1 milhão
Arcelor mittal Brasil S.A.	Bunge Alimentos S/A	Imcopa - Importação, Exportação e Indústria de Óleos S.
		Galatas Importação e Exportação Ltda me
		Surf Island Indústria de Pranchas Ltda EPP
		Federação das Cooperativas Agropecuárias do Estado de Santa Catarina

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior.

Tabela 41: Número de empresas exportadoras de São Francisco por faixa de valor exportado entre 2001 e 2010

Ano	Número de empresas exportadoras				
	Acima de US\$ 100 milhões	Entre US\$ 50 e US\$ 100 milhões	Entre US\$ 10 e US\$ 50 milhões	Entre US\$ 1 e US\$ 10 milhões	Até US\$ 1 milhão
2001	-	-	01	01	09
2002	-	-	01	01	09
2003	01	-	-	02	08
2004	-	-	02	02	10
2005	-	-	02	01	06
2006	-	-	02	02	06
2007	01	-	02	-	05
2008	01	-	02	-	05
2009	-	01	01	01	03
2010	01	01	-	-	04

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior.

Os produtos das empresas exportadoras com domicílio fiscal em São Francisco do Sul têm como principais destinos a China (58,06%), a

Argentina (25,58%), Taiwan (6,06%), Holanda (3,73%) e Coréia do Sul (2,54%). Destaca-se a forte participação da China, que absorve quase 60% do montante exportado pelas empresas do município. A maior parte da carga importada por esse país constitui-se de bens intermediários (alimentos/bebidas destinados à indústria e insumos industriais), sobressaindo-se a soja e os seus subprodutos, exportados pela Bunge e Imcopa (Tabela 42).

A tabela 42 explicita, ao comparar os anos de 2009 e 2010, o expressivo aumento das exportações para a China, tendo em vista que a participação desta nas exportações de São Francisco do Sul saltou de 39,20% em 2009, para 58,06% em 2010. Importa também falar acerca da entrada da Coréia do Sul, que em 2009 não registrou participação nas exportações, e em 2010 aparece na 5ª posição dos principais países de destino. Isto reflete o forte crescimento econômico e a brutal e extraordinária entrada dos países asiáticos no comércio exterior. A Ásia importou 67,43% do valor exportado (US\$ FOB) pelas empresas francisquenses, os países do MERCOSUL tiveram uma participação de 25,73%, e a União Européia 6,60% (Tabela 43).

Tabela 42: Principais países de destino das empresas exportadoras de São Francisco do Sul em 2010 e 2009

Principais Países de destino	2010		2009		Variação
	US\$ FOB	Participação (%)	US\$ FOB	Participação (%)	US\$ FOB 2009/2010
China	244.973.798	58,06	58.907.634	39,20	315,86
Argentina	107.948.828	25,58	32.838.182	21,85	228,73
Taiwan	25.587.216	6,06	16.230.875	10,80	57,65
Holanda	15.750.616	3,73	9.584.064	6,38	64,34
Coréia do Sul	10.720.356	2,54	0	0,00	0,00
Dinamarca	5.794.280	1,37	0	0,00	0,00
Itália	4.212.528	1,00	1.909.635	1,27	120,59
Tailândia	3.214.594	0,76	12.608.217	8,39	-74,50
Grécia	2.083.680	0,49	0	0,00	0,00
Paraguai	601.520	0,14	1.851.067	1,23	-67,50
Provisão navios	552.757	0,13	612.400	0,41	-9,74
México	470.902	0,11	0	0,00	0,00
Espanha	7.590	0,00	11.015	0,01	-31,09
Estados Unidos	4.050	0,00	0	0,00	0,00
Panamá	3.448	0,00	20.749	0,01	-83,38
Japão	2.285	0,00	0	0,00	0,00
Chile	2.080	0,00	1.860	0,00	11,83
Irã	0	0,00	5.532.347	3,68	0,00
Malásia	0	0,00	4.509.397	3,00	0,00
Índia	0	0,00	2.494.916	1,66	0,00
Vietna	0	0,00	2.389.055	1,59	0,00
Colômbia	0	0,00	494.130	0,33	0,00
Portugal	0	0,00	208.211	0,14	0,00
Arábia Saudita	0	0,00	68.020	0,05	0,00
Peru	0	0,00	8.805	0,01	0,00
TOTAL	421.930.528	100,00	150.280.579	100,00	180,76

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior.

Tabela 43: Principais Blocos Econômicos de destino das empresas exportadoras de São Francisco do Sul

Principais Blocos Econômicos	2010		2009		Variação
	US\$ FOB	Participação (%)	US\$ FOB	Participação (%)	US\$ FOB 2009/2010
Ásia (Exclusive Oriente Médio)	284.498.249	67,43	97.140.094	64,64	192,87
Mercado Comum do Sul - Mercosul	108.550.348	25,73	34.689.249	23,08	212,92
União Européia - UE	27.848.694	6,60	11.712.925	7,79	137,76
Não Declarados	552.757	0,13	612.400	0,41	-9,74
Aladi (Exclusive Mercosul)	472.982	0,11	504.795	0,34	-6,30
Demais Blocos	7.498	0,00	5.621.116	3,74	-99,87

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior.

Conforme os dados da Secretaria de Comércio Exterior, a soja e os seus subprodutos, bem como os laminados de ferro e aço são os principais produtos exportados pelas empresas de São Francisco do Sul. A soja em grãos corresponde a 72, 34% de tudo o que foi exportado pelas empresas em 2010. Os laminados de ferro e aço, como vergalhões, chapas e bobinas, participaram com 25,7% das exportações do município. A Tabela 44 mostra os principais produtos exportados, a participação do valor total (US\$ FOB), o peso e a variação entre os anos de 2009 e 2010.

Tabela 44: Principais produtos exportados pelas empresas de São Francisco do Sul, em 2010 (continua)

Principais produtos exportados	2010			2009			Variação US\$ FOB 2009/2010
	US\$ FOB	Part. (%)	Peso (kg)	US\$ FOB	Part. (%)	Peso (kg)	
Outros grãos de soja, mesmo triturados	305.228.076	72,34	823.178.158	96.125.812	63,96	283.128.614	217,53
Lamin. ferro/aço	81.183.037	19,24	58.775.666	27.479.084	18,29	20.249.806	195,44
Lamin. ferro/aço, a frio	17.320.882	4,11	15.420.358	4.558.024	3,03	4.333.516	280,01
Lamin. de outras ligas aços	6.310.273	1,50	3.792.610	53.005	0,04	45.150	---
Bagaços e outs. resíduos sólidos, da extr. do óleo de soja	5.794.280	1,37	17.000.000	0	0,00	0	0,00
Lamin. ferro/aço, a frio, em rolos	3.605.538	0,85	2.992.008	744.809	0,50	619.780	384,09
Óleo de soja, em bruto, mesmo degomado	928.378	0,22	1.166.304	10.899.519	7,25	15.862.350	-91,48
Consumo de bordo qq. outra mercadoria p/embarcações	529.390	0,13	277.112	633.149	0,42	321.521	-16,39

Azubos ou fertilizantes c/ nitrogênio, fósforo e potássio	458.412	0,11	1.388.000	1.167.530	0,78	2.652.000	-60,74
Concentrados de proteínas, subst. protéicas texturizadas	375.501	0,09	542.272	0	0,00	0	0,00
Azubos ou fertilizantes com fósforo e potássio	95.008	0,02	239.000	208.832	0,14	624.000	-54,51
Uréia com teor de nitrogênio > 45% em peso	48.100	0,01	130.000	286.705	0,19	781.000	-83,22
Consumo de bordo – combustíveis e lubrif. para embarcações	26.815	0,01	25.000	0	0,00	0	0,00
Esquis aquáticos e outros equipam. para esportes aquáticos	22.788	0,01	555	36.616	0,02	635	-37,76
Outros ventiladores com motor elétrico, de potência < = 125w	4.050	0,00	135	0	0,00	0	0,00
Milho em grão, exceto para semeadura	0	0,00	0	7.899.494	5,26	49.828.591	0,00
Carbonato dissódico anidro	0	0,00	0	188.000	0,13	550.000	0,00
TOTAL	421.930.528	100,0	924.927.178	150.280.579	100,0	378.996.963	180,76

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior.

Informações referentes à balança comercial de São Francisco do Sul apontaram um saldo negativo de US\$ (FOB) 103.700.801, em 2010 (Tabela 45). Consequência da política cambial adotada de valorização da moeda nacional, relacionada com a queda do risco Brasil; e a desvalorização do dólar frente ao real e a todas as moedas do mundo, atrelada à crise financeira dos Estados Unidos. Estas circunstâncias

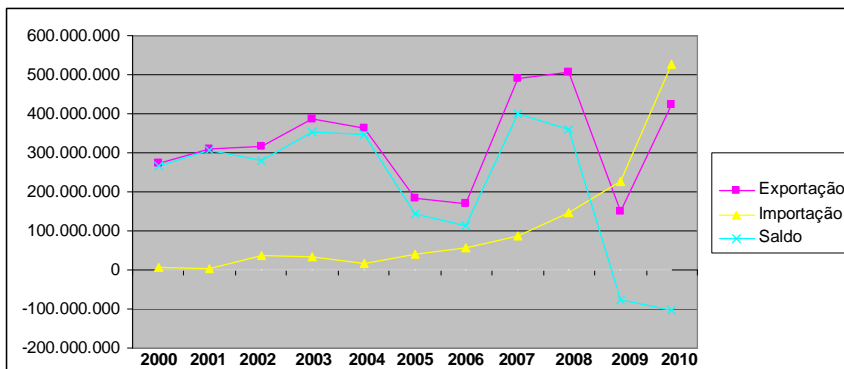
propiciam a importação, mas por outro lado, muitas vezes resultam no rebaixamento do valor de produtos agrícolas, pois em sua maioria são cotados em dólar, e reduzem a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional.

Com o intuito de exemplificar, pode-se citar o caso do aço, um importante produto utilizado nas indústrias metal-mecânicas da região de Joinville, que em decorrência da queda do dólar, o preço do produto oriundo da Ásia, sobretudo da China, ficou muito mais competitivo do que o nacional, fazendo com que crescesse a importação de arame, bobinas e chapas de aço, por São Francisco do Sul. A baixa do dólar incentivou a importação de outros produtos, além do aço, e desacelerou o preço de commodities agrícolas, como a soja, principal grão comercializado pelas empresas exportadoras franciscquenses.

Tabela 45: Balança Comercial de São Francisco do Sul entre 2000 e 2010

Ano	Exportação		Importação		Saldo
	Valor (US\$ FOB)	Var. (%)	Valor (US\$ FOB)	Var. (%)	
2000	273.080.396	0,00	7.790.508	0,00	265.289.888
2001	311.638.570	14,12	3.513.239	-54,90	308.125.331
2002	315.466.685	1,23	35.211.073	902,24	280.255.612
2003	385.713.374	22,27	31.744.206	-9,85	353.969.168
2004	363.387.726	-5,79	17.408.164	-45,16	345.979.562
2005	184.686.925	-49,18	39.894.457	129,17	144.792.468
2006	168.706.990	-8,65	55.466.245	39,03	113.240.745
2007	488.704.620	189,68	87.347.447	57,48	401.357.173
2008	506.472.381	3,64	146.412.638	67,62	360.059.743
2009	150.280.579	-70,33	225.867.453	54,27	-75.586.874
2010	421.930.528	180,76	525.631.329	132,72	-
					103.700.801

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior.



Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior.

Gráfico 19: Balança Comercial de São Francisco do Sul entre 2000 e 2010

Em 2010, São Francisco do Sul registrou o maior saldo negativo da Balança Comercial, considerando o período entre os anos 2000 e 2010, como pode ser observado no Gráfico 19. A partir do ano de 2008 percebe-se um substancial aumento das importações, registrou-se variação positiva de 67,62% entre os anos de 2007 e 2008, 54,27% entre 2008 e 2009, e 132,72% entre 2009 e 2010. Já as exportações apresentam variações bem irregulares. Percebe-se um franco crescimento em 2007, uma evolução de 189,68% em relação ao ano anterior. Em 2009, apresenta uma drástica queda de 70,33% das exportações em relação a 2008, reflexo da crise econômica mundial que eclodiu nos últimos meses de 2008, estendendo-se até o ano de 2009. Em 2010 há uma retomada da capacidade produtiva, reflexo disto é o aumento de 180,76% das exportações, e 132,72% das importações.

Em 2010, constatou-se a existência de 23 empresas importadoras no município de São Francisco do Sul. Utilizando a classificação da SECEX pela faixa de valor (US\$ FOB) importado, nota-se que apenas uma empresa importa mais que 100 milhões de dólares. Entre 50 e 100 milhões de dólares aparecem três unidades, no valor entre 10 e 50 milhões de dólares, enquadram-se cinco empresas, entre um e 10 milhões, existem seis empresas, e até um milhão, oito empresas (Tabela 46).

Tabela 46: Empresas importadoras de São Francisco do Sul por faixa de valor US\$ FOB (2010)

Faixa de Valor Importado (US\$ FOB)				
Acima de US\$ 100 milhões	Entre US\$ 50 e US\$ 100 milhões	Entre US\$ 10 e US\$ 50 milhões	Entre US\$ 1 e US\$ 10 milhões	Até US\$ 1 milhão
BWT comércio importação e exportação Ltda	ArcelorMittal Brasil S.A.	SCS - comercial e serviços químicos S.A.	Binário distribuidora de equipamentos eletrônicos Ltda	Soluções inteligentes operadores portuários Ltda - epp
	Juresa Industrial de ferro Ltda	Manaca do Brasil comércio importação e exportação Ltda	Yellow mercantil indústria e comércio de brinquedos imp	Porto seco Rocha Top terminais de carga Ltda
	Global comércio internacional Ltda	Internares trading importação Ltda	Centro de retificação de cilindros do sul Ltda.	Yaha importadora e exportadora Ltda
		Federação das cooperativas agropecuárias do estado de SC	LF comércio, importação e exportação de pneus Ltda	Fertifer agro-fertilizantes e produtos agropecuários
		Bunge alimentos S/A	Myatech indústria comércio e serviços de informática	Quero mais beach importação e exportação Ltda - me
			Nidera sementes Ltda.	Air Products Brasil Ltda.
				Seax automotivos Ltda
				WRC operadores portuários S/A

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior. Org.: Elisa B. Cabral.

Dentre os países de origem dos produtos importados pelas empresas de São Francisco do Sul, em 2010, destaca-se a China (28,57%), a Rússia (11,88%), a Coreia do Sul (11,07%), os Estados Unidos (7,52%), a Austrália (6,81%) e África do Sul (5,25%). Juntos, estes países remeteram 70% de todo o montante importado pelas empresas francisquenses. A China se sobressai tanto nas importações como nas exportações, sendo que nesta ela registrou uma participação bem superior no ano de 2010. Referente às importações, a presença deste país saltou de 17%, em 2009, para 28,57%, em 2010. A Rússia

apresentou aumento de 5,43% nas importações, entre o mesmo período, a Coréia do Sul 7,78%, a Austrália 5,99% e a África do Sul 5,25%, estes foram os países que registraram maior evolução entre 2009 e 2010 (Tabela 47).

Evidenciou-se nas importações, uma maior participação da Europa Ocidental, abrangendo uma fatia de 13,20% do total; da África (7,11%), e da União Européia (10,78%). Os países do MERCOSUL não têm grande representatividade nas importações, diferentemente das exportações, onde aparece na 2ª posição dos blocos econômicos de destino dos produtos exportados (Tabela 48).

Tabela 47: Principais países de origem dos produtos importados pelas empresas de São Francisco do Sul, em 2010 e 2009

Principais Países de origem	2010		2009		Variação
	US\$ FOB	Participação (%)	US\$ FOB	Participação (%)	US\$ FOB 2009/2010
China	150.168.904	28,57	38.401.448	17,00	291,05
Rússia	62.424.554	11,88	14.563.745	6,45	328,63
Coréia do Sul	58.171.096	11,07	7.427.482	3,29	683,19
Estados Unidos	39.541.883	7,52	29.257.315	12,95	35,15
Austrália	35.801.518	6,81	1.857.078	0,82	---
África do Sul	27.621.584	5,25	295	0,00	---
Argentina	25.272.916	4,81	24.285.685	10,75	4,07
Bélgica	24.330.601	4,63	3.105.678	1,38	683,42
Índia	13.009.245	2,47	2.661.317	1,18	388,83
Marrocos	7.975.395	1,52	1.561.560	0,69	410,73
Israel	7.370.245	1,40	6.971.220	3,09	5,72
Alemanha	7.129.217	1,36	8.180.534	3,62	-12,85
Uruguai	6.099.059	1,16	3.206.039	1,42	90,24
Portugal	5.055.718	0,96	10.928.310	4,84	-53,74
Espanha	4.946.259	0,94	19.474.220	8,62	-74,60
Taiwan	4.513.762	0,86	1.662.417	0,74	171,52
México	4.430.891	0,84	3.377.487	1,50	31,19
Ucrânia	4.152.099	0,79	3.194.145	1,41	29,99

Bangladesh	4.102.924	0,78	4.277.605	1,89	-4,08
Venezuela	3.620.004	0,69	0	0,00	0,00
Vietnã	3.527.622	0,67	1.383.190	0,61	155,04
França	3.525.438	0,67	9.737.211	4,31	-63,79
Turquia	3.310.645	0,63	3.090.832	1,37	7,11
Itália	3.096.341	0,59	4.138.851	1,83	-25,19
Reino Unido	2.171.643	0,41	61.674	0,03	---
Polônia	1.954.467	0,37	2.168.673	0,96	-9,88
Belarus	1.931.451	0,37	0	0,00	0,00
Áustria	1.761.768	0,34	62.924	0,03	---
Egito	1.730.934	0,33	4.075.415	1,80	-57,53
Hong Kong	1.404.168	0,27	255.477	0,11	449,63
Demais países	5.478.978	1,04	16.499.626	7,31	-66,79
TOTAL	525.631.329	100	225.867.453	100	132,72

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior.

Tabela 48: Principais Blocos Econômicos de origem dos produtos importados pelas empresas de São Francisco do Sul (2010)

Principais Blocos Econômicos	2010		2009		Variação
	US\$ FOB	Participação (%)	US\$ FOB	Participação (%)	US\$ FOB 2009/2010
Ásia (Exclusive Oriente Médio)	235.979.607	44,89	66.251.244	29,33	256,19
Europa Oriental	69.360.927	13,20	17.757.890	7,86	290,59
União Europeia - UE	56.669.514	10,78	57.992.595	25,68	-2,28
Estados Unidos (inclusive Porto Rico)	39.541.883	7,52	29.257.315	12,95	35,15
África (Exclusive Oriente Médio)	37.367.215	7,11	5.637.270	2,50	562,86
Demais Blocos	86.712.183	16,50	48.971.139	21,68	77,07

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior.

Dentre os principais produtos importados em 2010, se sobressaem os laminados de ferro e aço, que ocupam uma considerável

fatia de 55,44% do total do valor das importações feitas pelas empresas de São Francisco do Sul. Estes produtos apresentaram significativo aumento, pois em 2009, correspondia a 15,12%, o que significa um acréscimo de 40,32% no período. Grande parte destas chapas de aço, bobinas, vergalhões, entre outros subprodutos do aço e do ferro, são importados por empresas de São Francisco do Sul e destinados às indústrias da microrregião de Joinville, como a Embraco, Tupy, Cónsul, Weg, Wetsel, ArcelorMittal (Vega do Sul), e tantas outras. Em 2010 foram importados 422.276 toneladas destes produtos siderúrgicos, o que corresponde a 49,70% da tonelagem total importada (Tabela 49).

Outros produtos também possuem uma participação considerável dentro da pauta de importação, como o Carbonato dissódico anidro (barrilha), importado pela SCS Comercial e Serviços Químicos S.A. e destinado para a Cebrece, fábrica de vidros em Barra Velha. A barrilha é responsável por 6,42% das importações do município. Outro produto é o trigo, que corresponde a 3,28% das importações. Este cereal oriundo, sobretudo da Argentina, e em menores quantidades do Canadá, é importado pela Bunge, e por outras empresas do agronegócio; destinando-se também à J. Macedo (unidades fabris em São Paulo, Minas Gerais, e outros) e Anaconda (unidades em Curitiba e São Paulo), importantes indústrias de alimentos.¹⁷⁰

A uréia, o diidrogeno-ortofosfato de amônio, e o cloreto de potássio, responsáveis por 5,06% do valor das importações em 2010, e 10,53% em 2009, são importados pela indústria de fertilizantes da Fecoagro (Federação das Cooperativas Agropecuárias de Santa Catarina), tendo em vista que a produção destes adubos é muito baixa no Brasil, sendo necessária a importação da sua maior parte.

¹⁷⁰ Conforme entrevista na Agência Marítima Orion, em abril de 2010.

Tabela 49: Principais produtos importados pelas empresas de São Francisco do Sul (2010)

Principais produtos importados	2010			2009			Variação
	US\$ FOB	Part. (%)	Peso (kg)	US\$ FOB	Part. (%)	Peso (kg)	
Lamin. ferro/ aço, galvan.	70.842.656	13,48	86.551.927	9.608.579	4,25	16.182.224	637,29
Lamin. ferro/ aço, a frio, em rolos,	41.445.534	7,88	58.931.405	5.387.287	2,39	10.346.241	669,32
Lamin. ferro/ aço, revest. ligas de alumínio-zinco	34.869.931	6,63	40.458.615	2.543.473	1,13	4.229.700	---
Carbonato dissódico anidro	33.728.263	6,42	198.233.000	13.044.823	5,78	56.988.000	158,56
Outros lamin. ferro/ aço, quente	29.131.511	5,54	49.997.031	2.633.833	1,17	5.713.338	---
Lamin. ferro/ aço, a frio	28.392.002	5,40	39.003.833	2.178.322	0,96	3.689.364	---
Lamin. ferro/ aço, quente	27.581.154	5,25	46.535.857	3.313.435	1,47	7.114.510	732,40
Lamin. ferro/ aço, quente	24.048.819	4,58	41.264.229	5.438.199	2,41	9.845.761	342,22
Outs. lamin. ferro/ aço	17.740.145	3,38	31.425.154	1.177.450	0,52	2.756.704	---
Trigo (exc. trigo duro ou p/ semeadura), e trigo c/ centeio	17.219.782	3,28	73.903.448	7.072.664	3,13	32.274.542	143,47
Ureia com teor de nitrogênio > 45% em peso	13.387.221	2,55	47.753.080	13.182.695	5,84	46.899.900	1,55
Outros lamin. ferro/ aço, quente	9.331.729	1,78	14.421.038	719.497	0,32	1.024.390	---
Ureia com teor de nitrogênio > 45% em peso	13.387.221	2,55	47.753.080	13.182.695	5,84	46.899.900	1,55
Outros lamin. ferro/ aço, quente	9.331.729	1,78	14.421.038	719.497	0,32	1.024.390	---
Fornos de resistência, industriais	8.696.258	1,65	580.000	0	0,00	0	0,00
Outros lamin. Ferro/ aço, quente, rolos	7.973.857	1,52	13.687.005	1.132.725	0,50	2.391.745	603,95
Outros cloretos de potássio	7.507.269	1,43	20.500.000	5.961.120	2,64	8.800.000	25,94
Óleo de soja, em bruto, mesmo degomado	6.894.700	1,31	8.000.000	11.814.710	5,23	15.000.000	-41,64
Azeite de oliva, virgem	6.617.392	1,26	1.149.547	15.451.539	6,84	2.652.364	-57,17
Diidrogeno-ortofosfato de amônio, incl. mist. hidrogen.	5.680.395	1,08	11.825.000	4.622.810	2,05	14.000.000	22,88
Demais produtos	67.916.563	12,92	31.086.823	92.832.470	41,10	35.629.296	-26,84
TOTAL	525.631.329	100,00	849.574.648	225.867.453	100,00	292.367.354	132,72

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior.

4. ITAPOÁ: O TERMINAL PORTUÁRIO E O MUNICÍPIO

4.1 OS TERMINAIS PRIVATIVOS DE USO MISTO

A Lei dos Portos (Lei 8.630/1993), também conhecida como Lei de Modernização Portuária, publicada em fevereiro de 1993, na conjuntura neoliberal de desestruturação das políticas nacionais, abertura do mercado nacional às importações, sucateamento dos setores de planejamento e infraestrutura, e pelo início de um programa nacional de desestatização, abriu caminho para as privatizações nos portos.

A referida lei determina que a exploração das instalações portuárias pode ser feita sob duas modalidades: uso público e uso privativo. As regulamentações no Brasil são distintas para operação destes terminais, enquanto o primeiro deve ser feito por meio de Licitação por prazo determinado, e movimentar qualquer carga; o segundo deve requerer Autorização por prazo indeterminado, movimentar a carga que desejar com livre comercialização. Os terminais de uso privativo (TUP) são subdivididos em quatro categorias: a) exclusivo, para movimentação de cargas próprias; b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros; c) de turismo, para movimentação de passageiros; e d) estação de transbordo de cargas (BRASIL, 1993).

Para os terminais privativos de uso misto, a lei não delimita a quantidade de carga movimentada própria e de terceiros. No entanto, em 2008, foi editado o decreto n.º 6.620, e regulamentado pela Antaq em 2010 (Resolução 1.660 de 8 de abril de 2010)¹⁷¹, estabelecendo que a carga própria deve justificar por si só, técnica e economicamente, a instalação e a operação da instalação portuária (carga própria deve ser em quantidade superior à de terceiros).¹⁷² Além disto, a carga de terceiros deve ser compatível com as características técnicas da infraestrutura e da superestrutura do terminal autorizado, tendo as mesmas características de armazenamento e movimentação, e a mesma natureza da carga própria. Os investidores que pretendem construir porto para movimentar, sem restrições, carga de terceiros devem passar por um processo de concessão.

¹⁷¹ Rerratificada pela Resolução n.º 1695-ANTAQ, de 10 de maio de 2010, DOU de 19/05/2010.

¹⁷² O terminal de Navegantes (Portonave) foi criado antes que a Antaq divulgasse esta regulamentação, por isso obedece a um regime diferenciado. “Do total de receitas de 160 milhões de reais por ano, o porto obtém apenas 30 milhões de reais como carga própria” (CABRINI, 2009).

A exigência de movimentar carga própria tem causado muitas divergências, e descontentamento por parte dos investidores ligados à construção e ao funcionamento de terminais privados no país, que sustentam o modelo de terminal de uso privativo misto sem a necessidade de movimentação de carga própria, pois alegam que esta condição dificulta a realização de novos investimentos.¹⁷³ Por outro lado, as empresas que arrendam, por meio de licitação pública, terminais em portos públicos (como o TESC no porto de São Francisco do Sul, e tantos outros no Brasil) defendem “a existência apenas de portos públicos e dos terminais privativos com igualdade de regras para evitar a concorrência desleal” (CABRINI, 2009).

É notória a desigualdade na concorrência entre terminais de uso público e terminais privativos, pois geralmente nos portos públicos a gestão é menos ágil, mais burocrática e existem mais taxas a serem pagas, ao passo que os terminais privados têm liberdade para contratar mão de obra e estabelecer os preços das tarifas. No entanto, os especialistas afirmam que o novo modelo não resolverá o antigo problema da legislação dos portos, e dizem que não há competitividade em um modelo que prevê que o setor privado pague taxas semelhantes e fique atrelado às mesmas burocracias do setor público (CABRINI, 2009).

A medida tomada pela Antaq com a publicação da resolução supracitada visa restringir a instalação indiscriminada de terminais portuários, como ocorreu a partir de meados da década de 2000, e valorizar o conceito de porto público, onde várias empresas operam sob resguardo de um administrador e prestam serviços a terceiros. O governo percebe a importância da iniciativa privada para a expansão da capacidade portuária do país, porém o empreendedor privado que deseja movimentar a carga de terceiros tem que obedecer as regras de concessão. O objetivo, segundo o ex-ministro da Secretaria de Portos (Pedro Brito), “é evitar uma concorrência predatória no setor e dar maior competitividade à economia brasileira” (O Estado de São Paulo, 2010).

Um dos grandes problemas também enfrentado pelo setor portuário é a ausência de um modelo brasileiro determinando a forma de

¹⁷³ A Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) é uma das Associações que lutam na justiça contra o decreto 6620, que estabeleceu a necessidade de quantidades maiores de carga própria em relação a de terceiros para dispensa de licitação. Alega-se que a norma teria impedido os investimentos no setor. Segundo a CNA, alguns estados da região Norte e Nordeste deixaram de produzir 3 milhões de toneladas de soja e milho na safra de 2010 por falta de portos marítimos próximos com capacidade de escoamento (Valor Online, 2011).

explorar os terminais, o que compromete a gestão dos portos. No Brasil existe porto sob regime de concessão ao governo estadual (caso do porto de São Francisco do Sul), porto sob concessão à entidade privada (porto de Imbituba), portos sob regime de delegação a governos estaduais e municipais¹⁷⁴, porto sob regime de autorização ao governo estadual (porto de Suape), portos administrados por empresas vinculadas à Secretaria Especial de Portos¹⁷⁵, portos administrados por empresas vinculadas ao Ministério dos Transportes¹⁷⁶, e terminais de uso privativo.

O recém inaugurado Porto Itapoá, localizado na Figueira do Pontal, município de Itapoá, às margens da Baía da Babitonga, e a sete quilômetros do porto de São Francisco do Sul, enquadra-se na modalidade de terminal privativo de uso misto. A autorização para a Itapoá Terminais Portuários S.A. construir e explorar por prazo indeterminado foi concedida através da Resolução n.º 412 – Antaq, de cinco de abril de 2005, a qual permitiu a movimentação e armazenagem de cargas próprias, quais sejam, laminados de madeira, madeira proveniente de cultivo próprio, produtos manufaturados de madeira, cavacos de madeira e, complementarmente, cargas de terceiros, carga geral e granéis, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, na forma e condições fixadas em Termo de Autorização pertinente (ANTAQ, 2005).

O Termo de Autorização n.º 202 – Antaq compreende a movimentação de contêineres e granéis sólidos, especificamente, laminados de madeira, madeira proveniente de cultivo próprio, produtos manufaturados de madeira, cavacos de madeira e carga geral para

¹⁷⁴ Delegação ao governo do Estado: porto de Porto Velho (RO), porto de Manaus (AM), porto de Itaqui (MA), porto de Cabedelo (PB), porto de Recife (PE), porto de São Sebastião (SP), porto de Paranaguá (PR), porto de Antonina (PR), porto de Porto Alegre (RS), porto de Pelotas (RS), porto do Rio Grande (RS) e porto de Cáceres (MT). Delegação ao governo municipal: Porto de Santana (AM), porto de Forno (RJ) – delegado ao município de Arraial do Cabo e porto de Itajaí (SC).

¹⁷⁵ Porto de Belém (administrado pela Cia Docas do Pará), Porto de Santarém (Cia. Docas do Pará), porto de Vila do Conde (Cia. Docas do Pará), Porto de Fortaleza (Cia. Docas do Ceará), Porto de Areia Branca (Cia. Docas do Rio Grande do Norte), porto de Natal (Cia. Docas do Rio Grande do Norte), porto de Maceió (Cia. Docas do Rio Grande do Norte), Porto de Salvador (Cia. Docas do Estado da Bahia), porto de Aratu (Cia. Docas do Estado da Bahia), porto de Ilhéus (Cia. Docas do Estado da Bahia), porto de Vitória (Cia. Docas do Espírito Santo), porto de Niterói (Companhia Docas do Rio de Janeiro), porto do Rio de Janeiro (Companhia Docas do Rio de Janeiro), porto de Itaguai (Companhia Docas do Rio de Janeiro), porto de Angra dos Reis (Companhia Docas do Rio de Janeiro), porto de Santos (Cia. Docas do Estado de São Paulo).

¹⁷⁶ Porto de Estrela (administrado pela Companhia Docas do Maranhão), porto de Charqueadas (administrado pela Companhia Docas do Maranhão), e porto fluvial de Ladário (administrado pela Companhia Docas do Maranhão).

movimentação e armazenagem de cargas próprias e, complementarmente, cargas de terceiros, destinadas e provenientes de transporte aquaviário (ANTAQ, 2005).

Percebe-se que houve uma mudança nos objetivos do terminal, consentida pelos órgãos anuentes, pois inicialmente foi requisitada autorização para movimentar cargas próprias - graneis sólidos e carga geral - conforme resolução n.º 412, no entanto, o terminal é exclusivo para movimentação de contêineres.¹⁷⁷ Além disso, não se sabe se os investidores do empreendimento gerarão quantidade de produtos suficiente para justificar a carga própria que Itapoá como terminal privativo de uso misto deve apresentar, conforme a legislação vigente citada anteriormente.

Há indícios de que o porto infringe a legislação ao permitir um ambiente de concorrência desleal.¹⁷⁸ Especialistas no assunto atentam também para o fato de que o governo e a sociedade acabam bancando a operação de terminais privados, pois os empresários os constroem, mas depois manipulam para atuar como porto público (exemplo Navegantes e Itapoá), e ainda contam com as infraestruturas, como o canal e as estradas de acesso, financiados pelo governo, o que torna a competição difícil (conforme entrevista no porto de Imbituba).

Sabendo-se da importância das infraestruturas de transporte para o avanço da economia do país, o papel essencial dos portos no comércio exterior, a crescente demanda do Brasil nas exportações e importações, e o limite em que os portos brasileiros estão operando, não se deve limitar a atuação de grupos privados que contribuem junto aos portos públicos para o escoamento da produção, sobretudo em regiões fortemente industrializada como o nordeste catarinense. Porém, as legislações pertinentes ao sistema portuário como um todo deveriam ser revistas a fim de criar um modo de competição mais equilibrado e dentro da legalidade, através da fiscalização dos órgãos públicos pertinentes.

Acredita-se que o porto Itapoá em um primeiro momento impacte a operação do porto de São Francisco do Sul e, principalmente, Paranaguá, subtraindo a movimentação de carga containerizada destes.

¹⁷⁷ No dia 30 de setembro de 2011, o porto obteve autorização para movimentar cargas perigosas, também conhecidas como carga IMO (*International Maritime Organization*), como produtos inflamáveis, químicos, tóxicos, etc.

¹⁷⁸ Segundo o ex-ministro da Secretaria de Portos (Pedro Brito), “o terminal privativo não deve funcionar como centro de lucro, mas como um centro de custo”, referindo-se à necessidade de algumas empresas ter seu próprio porto para ganhar competitividade. E destaca que no mundo todo, há o predomínio de portos públicos e que no Brasil não será diferente (O Estado de São Paulo, 2010).

Contudo, a expectativa é de que com o tempo ocorra um equilíbrio entre estes terminais, ocasionado pelo aumento da produção catarinense e brasileira que cresce ano a ano. Em Santa Catarina a produção é muito diversificada, o que é bem característico da carga transportada em contêineres, e o que explica a existência, do quarto, quinto e 11º (Portonave, Itajaí e São Francisco do Sul) maiores terminais do Brasil na movimentação de contêineres (segundo dados estatísticos da Antaq, 2010).

Além do mais, segundo especialistas, a região sul necessita de um terminal de 300 mil contêineres por ano¹⁷⁹, capacidade atual do Porto Itapoá, para suprir a demanda do Estado, pois o crescimento de containerização no sul é muito maior do que no Brasil. O desenvolvimento do sul do Brasil está maior do que a disponibilidade de infraestrutura (conforme entrevista no porto de Imbituba).

4.2 O TERMINAL PORTUÁRIO DE ITAPOÁ: DOS PRIMEIROS PROJETOS AO INÍCIO DAS OPERAÇÕES (1990-2011)

Conforme material institucional do terminal¹⁸⁰, na década de 1990 o Conglomerado Battistella (empresa oriunda de Lages/SC, e originalmente do setor florestal) iniciou o fretamento de navios para exportar os paletes de madeira, um dos produtos fabricado pela empresa, e as deficiências dos portos brasileiros foram sentidas, pois na época devido à recessão econômica e os ínfimos investimentos em infraestrutura, aqueles estavam estagnados e obsoletos. Os gargalos ocasionavam filas de espera dos navios e dos caminhões, refletindo no aumento dos custos. A necessidade de mais agilidade para a movimentação das cargas foi o que motivou a iniciativa de investir em um porto privado, mas esbarrava na legislação da época. Cabe ressaltar, no entanto que estas críticas e pretextos para a desestatização partiam e partem dos setores privados, respaldados no discurso neoliberal que defende a tese da ineficiência e do entrave dos setores do governo para o desenvolvimento e modernização das infraestruturas de transporte.

Estava em tramitação no Congresso Nacional a Lei n.º 8.630, que dispunha sobre o Regime Jurídico da Exploração dos Portos Organizados e das Instalações Portuárias. O diretor da Battistella, José

¹⁷⁹ Reduz-se esse número pela metade se colocado um guindaste operando em cada navio, diminui-se também os custos tendo em vista que é muito mais barato comprar guindaste do que construir cais.

¹⁸⁰ Parte deste subcapítulo foi escrito com base nas informações publicadas no material institucional do porto, disponibilizado em meio digital.

Suppi, e então presidente da Facisc – Federação das Associações Comerciais e Industriais de Santa Catarina – foi designado para acompanhar de perto todo o processo. A nova legislação portuária, que possibilitou a abertura para investimentos privados, graças à emenda feita pelo deputado federal de Santa Catarina Nelson Morro, foi sancionada pelo presidente Itamar Franco em 25 de fevereiro de 1993.

Com a idéia de um terminal portuário privado, Hildo José Battistella, e o diretor José Suppi, se reuniram com Eliezer Batista, então presidente da Vale do Rio Doce, que sugeriu como alternativa a parceria com um porto público já existente.

Em 1994, após uma primeira tentativa de implantar um terminal próprio dentro do Porto de São Francisco do Sul, que não evoluiu em decorrência de aspectos técnicos, iniciaram-se buscas de novos locais para o empreendimento. Em um sobrevoo pelo litoral norte de Santa Catarina, o empresário Hildo José Battistella percebeu que a coloração do mar apresentava uma tonalidade mais escura na região de Itapoá, parte continental da baía da Babitonga, o que indicava maior profundidade.

Em 1995, o diretor da Battistella descobriu o projeto de um porto militar cuja área de 1,6 milhão de m² entre as localidades do Pontal e da Praia da Figueira, havia sido desapropriada pelo Governo Estadual em 1978. Como a Base Naval acabou se instalando no Porto de Rio Grande (RS), a área retornou para os herdeiros dos antigos proprietários. Em três de setembro de 1996, o então prefeito Sérgio Ferreira de Aguiar sancionou a lei municipal número 139/96 que declarou a área de vocação portuária.

Com o intuito de adquirir esta área e finalizar a negociação com os proprietários, o Conselho do Conglomerado Battistella criou a nova empresa Itapoá Terminais Portuários Ltda., em 1º de julho de 1996, e em 1º de dezembro de 1997 foi transformada em Sociedade Anônima. Em 1997, a Planave, sob a orientação da Previplan Consultoria e Planejamento, apresentou o memorial descritivo das obras de implantação do terminal portuário. O projeto foi embasado pelo estudo “O Caminho para o Crescimento Sustentado de Santa Catarina” encomendado pela Fiesc e assessorado por Eliezer Batista. Este plano tinha no modal portuário um dos seus principais vetores de desenvolvimento.

Com o projeto aprovado, o empreendimento obteve a primeira licença ambiental, expedida pelo IBAMA em 31 de julho de 2001; em 13 de outubro de 2003, o órgão federal concedeu a Licença de Instalação, autorizando a supressão de vegetação no local. Em 22 de

dezembro de 2005 foram iniciados os trabalhos de terraplanagem da área do pátio. Uma década após a apresentação do projeto, em 26 de janeiro de 2007, foi assinado o contrato com a Construtora Andrade Gutierrez, vencedora da concorrência para as obras do Porto. Dois meses depois, em 28 de março, foi dado início ao canteiro de obras com a chegada dos equipamentos. Posteriormente, a construção foi paralisada e retomada em julho de 2008.

O período compreendido entre 1997 e 2005 foi de estruturação do projeto com reuniões e audiências para liberação dos órgãos competentes, além da busca do apoio governamental para a infraestrutura de viabilização do complexo portuário, principalmente a melhoria do acesso viário e o abastecimento de energia elétrica. Em março de 2008, o governador Luiz Henrique da Silveira repassou a ordem de serviço do Deinfra à Empreiteira Fortunatto para início das obras de retificação e pavimentação da SC-415.

Em junho de 2009, a Itapoá Terminais Portuários S/A captou no mercado financeiro, através de Cédula de Crédito Bancário (CCB), o montante de 330 milhões de reais para completar os investimentos no porto. Os papéis foram adquiridos pelos fundos de pensão Petros (o segundo maior fundo de pensão do país, fundado pela Petrobras, em 1970) e Funcef (Fundação dos Economistas Federais, é o terceiro maior fundo de pensão do Brasil e um dos maiores da América Latina), em partes iguais.

Segundo a administração do porto, o apoio do prefeito Ervino Sperandio, cuja atual gestão começou em 2009, foi fundamental para viabilizar obras de infraestrutura no entorno do Porto, entre elas a retificação e pavimentação da Estrada Municipal José Alves (Estrada da Jaca), ligando o Porto à SC-415 e a construção e pavimentação da via de acesso entre a Estrada da Jaca e a rua 2.850, direcionando o tráfego de veículos pesados para a entrada do terminal, sem passar pela orla.

Em 10 de setembro de 2010, o então governador Leonel Pavan visitou as obras do Porto Itapoá e reafirmou o compromisso da conclusão da SC-415 para o início das operações do empreendimento, em janeiro de 2011, no entanto isto não ocorreu. Em novembro de 2010 chegaram os navios Zhen Hua #15 e Zhen Hua #22, da fabricante chinesa ZPMC, com os quatro Portêineres Post Panamax, responsáveis por fazer a movimentação da carga no cais do Porto (possuem lança com alcance de 55 metros que se estende sobre o navio e têm capacidade de içar até 75 toneladas, podendo movimentar até 50 contêineres por hora), e onze Transtêineres, pórticos rolantes utilizados na movimentação dos

contêineres no pátio (capacidade de carga de até 50 toneladas, seis posições de altura e seis posições de largura) ¹⁸¹ (Ilustrações 35 e 36).



Autora: Elisa B. Cabral (maio de 2011).

Ilustração 35: Fotografia dos quatro portêineres no cais do terminal de Itapoá



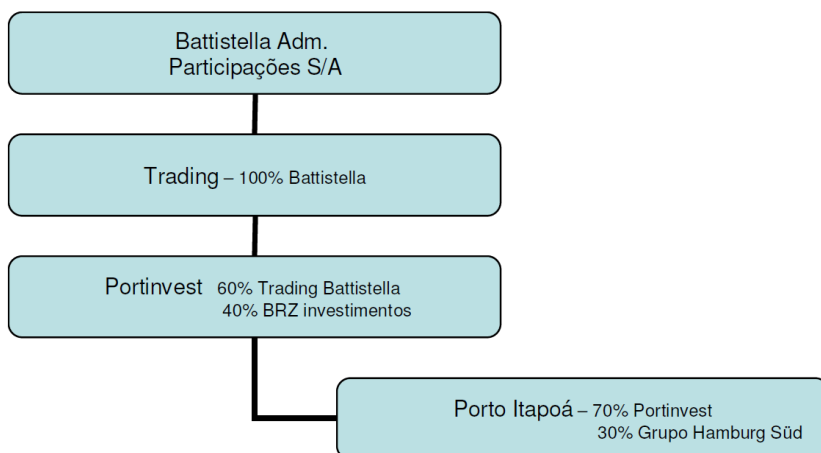
Autora: Elisa B. Cabral (maio de 2011).

Ilustração 36: Ponte de acesso ao pátio sobre o mergulhão, e transtêineres

¹⁸¹ Os equipamentos portuários da fabricante chinesa ZPMC estão sendo adquiridos por quase todos os portos do Brasil. Segundo especialistas, a tecnologia empregada é a mais moderna no segmento portuário, são produtos de boa qualidade, com sistema elétrico Siemens, possuem custo reduzido e proporcionam economia de energia elétrica e óleo diesel.

A inauguração oficial do Porto Itapoá ocorreu em 22 de dezembro de 2010, porém o porto só iniciou operação em 28 de maio de 2011¹⁸², recebendo o primeiro navio, uma linha de cabotagem do armador Hamburg Süd, um dos acionistas e, inicialmente principal cliente do terminal.¹⁸³

O porto tem como acionistas a Portinvest Participações (Grupo Battistella e Logística Brasil – Fundo de Investimento e Participações –, gerido pela LOGZ) e a Aliança Navegação e Logística (Grupo Hamburg Süd), conforme esquema da Ilustração 37.



Fonte: Battistella Administração e Participações.

Ilustração 37: Estrutura societária do Porto Itapoá

O investimento total do porto Itapoá ultrapassa 475 milhões de reais, dos quais, 90 milhões de reais empregados em equipamentos, 16 milhões em obras de acesso da Estrada da Jaca, sete milhões na subestação de alta tensão de 138 kV, seis milhões e meio em linha de transmissão de energia e 10 milhões em tecnologia e sistemas.

A atual infraestrutura do terminal compreende um cais com 630 metros de comprimento e 43 de largura, dois berços de atracação capazes de receber navios Post-Panamax de até 300 metros de

¹⁸² Nos primeiros 45 dias de operação aportaram no terminal 22 navios, movimentando 12.578 TEUs nas operações de importação, exportação, transbordo e cabotagem (dados do próprio terminal).

¹⁸³ No dia 31 de agosto de 2011 o porto Itapoá recebeu o primeiro navio Maersk, dando início às operações deste armador no terminal.

comprimento, com capacidade de carga de 9.000 TEU's cada embarcação, profundidade natural de 16 metros, uma ponte de acesso de 230 metros, retroárea de 136 mil m², área administrativa e edificações de apoio com nove mil metros quadrados, seis portões de acesso e 1.380 tomadas *reefer* (contentores refrigerados) (Ilustração 38 e 39).



Fonte: Porto Itapoá.

Ilustração 38: Vista aérea do cais do Terminal



Fonte: Porto Itapoá.

Ilustração 39: Berços e área abrangida pelo terminal de Itapoá

Quanto aos equipamentos, o porto dispõe de quatro portêineres (*Ship to Shore* - STS); 11 Transtêineres (*Rubber Tired Gantry* - RTGs); 26 caminhões (*Terminal Tractors* – TT) com capacidade de carga de até 60 toneladas, usados no transporte de contêineres entre o cais e o pátio; duas empilhadeiras (2 RS – *Reach Stacker*) para contêineres cheios com capacidade de carga de até 45 toneladas, utilizadas para movimentar e

armazenar até seis contêineres de altura; três empilhadeiras de vazios (ECH – *Empty Container Handler*), usadas para movimentar contêineres e empilhar até sete posições de altura, com capacidade de movimentar até 50 contêineres por hora; e cinco empilhadeiras de pequeno porte. Como apontado anteriormente, os portêineres e transtêineres são da fabricante chinesa ZPMC, os caminhões *terminal tractors* e as empilhadeiras são da marca Kalmar, oriundos da Finlândia, e as carrocerias são nacionais, da marca Randon.

A alta tecnologia dos equipamentos empregados no porto reduz o tempo de carga e descarga, aumentando a produtividade e reduzindo os custos. O sistema operacional do porto Itapoá é um dos mais modernos do mundo, utiliza-se a versão quatro (última publicada) do *software* Navis-Sparcs¹⁸⁴, um programa utilizado nos principais portos internacionais. No Brasil, Itapoá é o único a utilizar esta versão, existem terminais que ainda usam a primeira, outros a segunda, e alguns a terceira. Trata-se de um programa de computador que integra as informações do armador, do despachante, da transportadora, do terminal, do exportador, do importador, enfim de todas as pessoas envolvidas no processo. Desde o momento que o contêiner chega na entrada do terminal, até embarcar no navio é monitorado e escaneado por satélite. O aplicativo é disponibilizado na internet, e através de uma senha é possível saber quando o contêiner entrou no terminal, onde está, a hora que o navio chega para liberar, etc. Isto possibilita que o despachante, por exemplo, faça via internet, todo o trabalho burocrático e documental (conforme entrevista no porto Itapoá).

Existe previsão de duas etapas de ampliação do porto, a primeira consiste no aumento da área retro-portuária, e de 300 metros do cais, o que duplicaria a capacidade do porto, passando de 300 mil (capacidade atual) para 600 mil TEUs. A segunda ampliação prevê triplicar a área atual do terminal, e expandir a capacidade para um milhão de TEUs, mas todos estes investimentos futuros dependem da demanda (Ilustração 40).

¹⁸⁴ A Navis é a primeira empresa do mundo a automatizar os sistemas operacionais de terminais marítimos. O software Navis administra mais de 35% do volume de contêineres do mundo. Fundada em 1988, a Navis tem sede em Oakland – Califórnia, e opera em mais de 50 países. Em 2007 a empresa foi adquirida pela Zebra Technologies Corporation.



Fonte: Porto Itapoá

Ilustração 40: Projeto para a segunda etapa do terminal de Itapoá (acréscimo de um berço)

A viabilidade de recebimento de grandes navios, oportunizada pelas características físicas da baía (calado de 16 metros), fará com que o porto Itapoá funcione como um *hub port*, ou seja, um porto que concentra cargas oriundas de sua hinterlândia e do mercado internacional, para posteriormente redistribuí-las em navios menores aos destinos finais, atuando assim no transporte de longo curso e de cabotagem.

4.2.2. Sobre os Investidores

O grupo de empresas Battistella foi fundado em 1949, com a implantação de uma serraria no município de Lages, Santa Catarina. Já na década de 1950, a empresa exportou 3% de toda a madeira do país, venceu concorrência pública para ser fornecedora de madeira para construção de Brasília, e recebeu a representação da marca Scania. Na década seguinte a empresa inicia o processo de reflorestamento no estado de Santa Catarina. A primeira empresa florestal da Battistella é inaugurada na década de 1970, quando a empresa passa também a produzir Grupos Geradores, que até então eram comercializados pelo grupo. Na década de 1980, a empresa compra a marca Maquigeral (grupos geradores), e na década seguinte instala termelétrica na planta

industrial de Rio Negrinho. Os investimentos mais recentes do grupo são a parceria com o grupo Hamburg Süd, para a construção do porto Itapoá, e a construção da maior concessionária Scania da América Latina. Atualmente o grupo atua em quatro setores: florestal, veículos pesados, distribuidora e logística.¹⁸⁵

No segmento de logística, a Battistella Veículos Pesados distribui cerca de 16% dos veículos Scania comercializados no Brasil, com 14 unidades de atendimento localizadas nos estados de Santa Catarina e do Paraná. No setor florestal, a empresa atua em pesquisa genética, cultivo para reflorestamento, corte e venda de toras para o mercado nacional e internacional, e fabricação de derivados de madeira. Hoje o grupo possui 40 mil hectares de terras. No segmento de energia auxiliar, a Battistella Distribuidora monta e distribui grupos motores geradores da marca Maquigeral, com 15% deste mercado no Brasil. A Battistella faturou 830 milhões de reais em 2009, e em 2010 chegou a marca de um bilhão de reais.¹⁸⁶

A Aliança Navegação e Logística, fundada em 1950 com capital nacional, operava inicialmente apenas com um navio que transportava frutas entre o Brasil e a Argentina. Era a única companhia privada daquela época que realizava o transporte por cabotagem. Em 1959, a empresa obteve um crescimento acelerado, atingindo 50% do mercado de bandeira brasileira no transporte de carne resfriada do Brasil para o mercado argentino. Em 1967, a Aliança, considerada a maior empresa privada de cabotagem, passou a atuar também no transporte de longo curso que atendia aos portos do Atlântico Europeu. Após 1991, se expandiu também para o mercado americano. Em 1998, a empresa foi adquirida pelo Grupo Oetker, também proprietário da Hamburg Süd, companhia alemã fundada em 1871.¹⁸⁷

Na cabotagem, a Aliança conta com 10 navios *full* contêineres em operação, e 15 em longo curso, uma capacidade semanal de 20 mil TEUs e mais de 90 escalas mensais nos principais portos da Costa Leste da América do Sul, desde Manaus até Buenos Aires, com dia fixo de atracação nos mais importantes complexos portuários.

Fundada na Alemanha, em 1871, a Hamburg Süd está entre as 20 maiores linhas de transporte de contêineres do mundo, presente nas Américas, Europa, África, Ásia e Oceania, seja diretamente ou através de empresas subsidiárias. A Hamburg Süd é a empresa pioneira na

¹⁸⁵ Informações do sítio eletrônico do grupo Battistella.

¹⁸⁶ Material institucional da empresa.

¹⁸⁷ Informações do sítio eletrônico da empresa Aliança.

América do Sul no emprego de navios de grande capacidade. Até 2011, 16 novas embarcações do Grupo Hamburg Süd, com capacidade variando entre 5,5 mil TEUs e 7,1 mil TEUs, entrarão em operação e serão destinadas ao atendimento das rotas do Brasil para Europa, Américas e Ásia.¹⁸⁸

A LOGZ Logística Brasil S.A., conforme informações do porto Itapoá, foi criada em 2010, e trata-se de uma sociedade *holding* consolidadora de participações em investimentos em logística. Os sócios da LOGZ são os FIP Logística Brasil e Empreendedor, administrados pela BRZ Investimentos S.A., que têm participação em importantes empresas do setor de logística, entre as quais se destacam Standard Logística, Elog/Columbia Armazéns Gerais, Poit Energia, além de participação no grupo de controle da ALL América Latina Logística SA. Os aportes de capital realizados no setor totalizam cerca de 800 milhões de reais nos últimos quatro anos, alavancando investimentos de aproximadamente 2,5 bilhões de reais em ativos logísticos.¹⁸⁹

Segundo dados do porto Itapoá, a LOGZ tem como objetivo participar em empresas e projetos em toda cadeia logística, com foco na integração nos diferentes ativos e modais, incluindo a estruturação de sistemas de transporte de cargas, armazenagem, centros de distribuição e recintos alfandegados, terminais portuários de carga, centros logísticos, entre outros. Atualmente, o grupo detém participação em dois importantes terminais de contêineres em Santa Catarina e está desenvolvendo um novo projeto para implantação de um terminal graneleiro de oito milhões de toneladas na região. A empresa tem um programa de investimento expressivo tanto na expansão das empresas investidas – TESC/WRC, TGSC (São Francisco do Sul) e Porto Itapoá - como em novos projetos de terminais portuários e de logística integrada nas regiões Sudeste, Norte e Nordeste.¹⁹⁰

4.3 O MUNICÍPIO DE ITAPOÁ: UMA ANÁLISE DOS DADOS SÓCIO-ECONÔMICOS

O município de Itapoá localiza-se no litoral norte do estado de Santa Catarina, na mesorregião norte, e microrregião de Joinville. Sua área territorial é de 255,74 km² (IBGE, 2010), e tem como limites

¹⁸⁸ Informações do sítio eletrônico da empresa Hamburg Süd.

¹⁸⁹ Informações do material institucional do porto Itapoá.

¹⁹⁰ Informações do material institucional do porto Itapoá.

geográficos, ao norte, o Estado do Paraná (município de Guaratuba); ao sul, o município de São Francisco do Sul; a leste o Oceano Atlântico; e a oeste, o município de Garuva, ao qual Itapoá pertenceu até 1989. Em 1966, o território foi transformado em distrito, pela lei n.º 08/66 de 01 de março de 1966, e em Município em 26 de abril de 1989, pela Lei Estadual n.º 7.586.

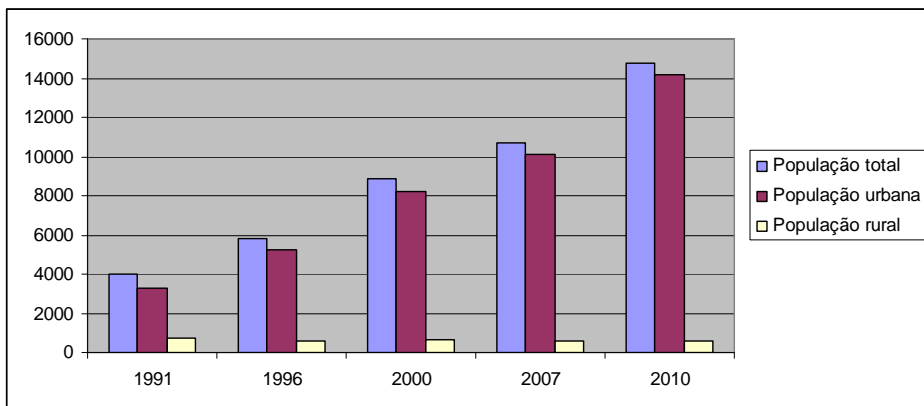
Segundo dados do censo de 2010, sua população constitui-se por 14.763 habitantes, sendo que 96% residem na área urbana, e 4% na área rural. A densidade demográfica é de 57,72 habitantes por km². Analisando os censos de 2000 e 2010, percebe-se que o município teve um incremento populacional de 67,02% no período, o terceiro maior índice do Estado, e o primeiro da região (Tabela 50 e Gráfico 20). O último censo realizado detectou também que, Itapoá apresentou o maior crescimento de domicílios ocupados do Brasil, empatado com outras duas cidades e superando em 40% as estimativas do IBGE.

Conforme dados da prefeitura municipal de Itapoá, o porto contribuiu consideravelmente para a vertiginosa elevação dos índices de crescimento populacional de Itapoá, todavia este não foi o fator principal. O vultoso aumento relaciona-se com o fato de Itapoá ser uma cidade balneária, com 32 quilômetros de praia, e praticamente a única ainda no sul do Brasil em fase de desenvolvimento, onde os valores dos imóveis ainda se encontravam bastante acessíveis, motivo pelo qual atraiu novos habitantes e investidores. Além disto, de acordo com informações da prefeitura, há constantemente no município uma população flutuante de cerca de cinco a oito mil pessoas, mesmo na baixa temporada, característica típica das cidades litorâneas.

Tabela 50: Número de habitantes do município de Itapoá entre 1991 e 2010

Censo Populacional	Total	Sexo		Localidade	
		Homens	Mulheres	Urbana	Rural
1991	4.007	2.102	1.905	3.309	698
1996	5.830	3.006	2.824	5.237	593
2000	8.839	4.561	4.278	8.191	648
2007	10.703	5.379	5.324	10.127	576
2010	14.763	7.447	7.316	14.172	591

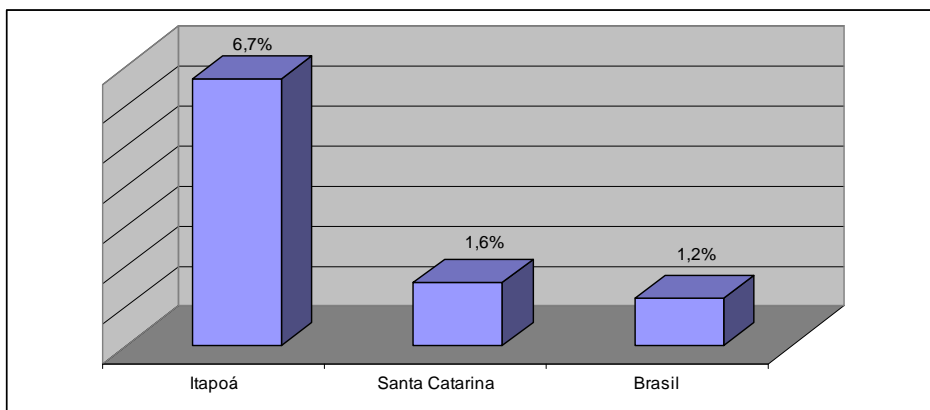
Fonte: IBGE (Censo de 1991, 2000 e 2010, Contagem da população 1996 e 2007).



Fonte: IBGE. Org.: Elisa B. Cabral.

Gráfico 20: Evolução populacional total, rural e urbana entre 1991 e 2010

O gráfico 21 elucida o notável aumento populacional de Itapoá ao comparar a taxa média anual de crescimento deste, 6,7%, entre os anos 2000 e 2010, com Santa Catarina, que registrou 1,6%, e com o Brasil, 1,2%.

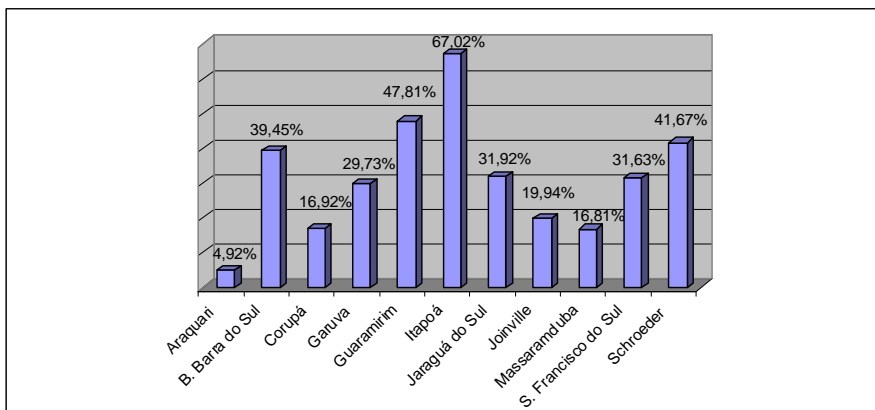


Fonte: IBGE

Gráfico 21: Taxa média anual de crescimento da população de Itapoá, Santa Catarina e Brasil entre 2000 e 2010

Ao comparar com os outros municípios da microrregião de Joinville, percebe-se uma discrepância entre os percentuais obtidos. Enquanto Itapoá cresceu 67,02%, Araquari registrou no mesmo

período, um incremento populacional de 4,92%. O município de Guaramirim aparece na segunda posição, com uma taxa de 47,81%, seguido de Schroeder, 41,67%, e Balneário Barra do Sul, 39,45%. Joinville, o município mais populoso do Estado, não apresentou um alto porcentual de crescimento no período analisado (19,94%), superando apenas os municípios de Corupá (16,92%), Massaranduba (16,81%), e Araquari (4,92%), conforme pode ser observado na Gráfico 22.



Fonte: IBGE (Censos de 2000 e 2010).

Gráfico 22: Crescimento porcentual da população dos municípios da microrregião de Joinville entre 2000 e 2010

De acordo com informações da Prefeitura Municipal, a base econômica de Itapoá é o turismo. Durante a alta temporada, entre os meses de dezembro e fevereiro, o município recebe cerca de 200 mil visitantes (quase 14 vezes o número de habitantes), que movimentam todo o comércio local. Destacam-se também, as atividades econômicas ligadas à construção civil, sempre ativa com obras difundidas por todo o município. Atualmente, com o estabelecimento do terminal portuário, inicia-se um novo e promissor ramo econômico, que traz boas perspectivas para o desenvolvimento da região nordeste/norte catarinense, tendo em vista que impulsionará a economia do município e de toda a região através da geração de emprego, atração de novos investimentos e melhorias na infraestrutura urbana.

Os setores econômicos que mais empregam no município são o comércio, serviços, administração pública e construção civil (Tabela 51). É ínfimo o número de pessoas ocupadas no setor primário, o qual foi responsável, em 2010, por empregar 0,57% da população. A

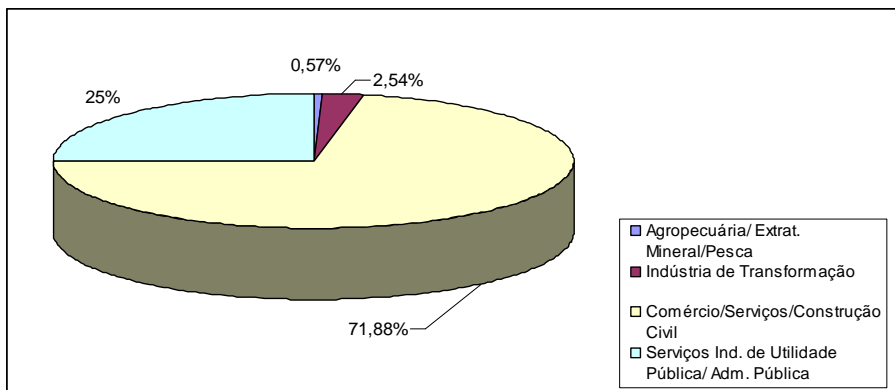
indústria de transformação também apresenta uma pequena participação na geração de emprego no município, 2,54% (Gráfico 23). Os serviços industriais de utilidade pública foi o setor que registrou maior crescimento entre 2000 e 2010, seguido da construção civil que registrou um considerável aumento de 1.526,66% no período, passando de 15 para 244 o número de empregados neste setor, reflexo do crescimento populacional, e da notoriedade conquistada pelo município por conta da nova atividade econômica que se instaura.

O setor de serviços foi o terceiro que mais avançou no período analisado, registrando índice de 362,26%, seguido do comércio que progrediu 331,78%, do setor primário, 175%, e da administração pública, 118,30%.

Tabela 51: Número de empregados segundo os setores econômicos em Itapoá entre 2000 e 2010

	Extrativa Mineral	Indústria de Transformação	Serviços ind. de utilidade pública	Construção Civil	Comércio	Serviços	Adm. Pública	Agrop. Extr. vegetal, caça e pesca	Total
2000	-	67	01	15	151	106	213	04	557
2001	01	47	05	15	202	130	227	25	652
2002	01	53	07	20	229	136	303	14	763
2003	03	44	08	09	281	176	314	11	846
2004	03	31	29	15	297	188	358	19	940
2005	01	35	20	11	354	215	405	18	1.059
2006	01	31	33	03	408	212	378	09	1.075
2007	-	31	19	71	449	232	462	19	1.283
2008	-	63	15	366	510	290	422	11	1.677
2009	-	57	17	344	578	306	455	06	1.763
2010	-	49	17	244	652	490	465	11	1.928

Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego.



Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego.

Gráfico 23: Porcentagem de empregados segundo os setores econômicos (2010)

Conforme dados do Ministério do Trabalho e Emprego, em janeiro de 2011, foram registrados 1.374 empregos formais no município de Itapoá, e 825 estabelecimentos. Dentre as ocupações que mais admitiram entre janeiro e junho de 2011, destacam-se as atividades relacionadas com a atividade portuária, como a atividade de operador de empilhadeira que empregou 47 pessoas no período, motorista de caminhão, que registrou 46 admissões, analista de transporte em comércio exterior, saldo positivo de 14 ocupações, estivador, 11 admissões e mecânico de refrigeração, com oito postos de trabalho preenchidos (Tabela 52 e 53).

Tabela 52: 10 ocupações com maiores saldos (admissões/desligamentos) entre janeiro e junho de 2011

Ocupações	Admissões	Desligamentos	Saldo	Salário Médio (R\$)
Auxiliar de escritório, em geral	73	25	48	1.099,30
Operador de empilhadeira	47	0	47	3.210,00
Motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais)	61	15	46	1.524,07
Analista de transporte em comércio exterior	14	0	14	2.293,64

Porteiro de locais de diversão	12	0	12	1.750,00
Estivador	11	0	11	1.750,00
Alimentador de linha de produção	16	07	09	705,69
Agente de segurança	10	02	08	1.006,00
Mecânico de refrigeração	08	0	08	1.360,00
Eletricista de manutenção eletroeletrônica	08	0	08	1.848,75

Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego.

Tabela 53: Flutuação do emprego formal entre janeiro e junho de 2011

Atividades	Admissões	Desligamentos	Saldo
Extrativa Mineral	0	0	0
Indústria de Transformação	18	10	08
Serviços Industriais de Utilidade Pública	12	10	02
Construção Civil	26	164	-138
Comércio	212	304	-92
Serviços	391	163	228
Administração Pública	0	0	0
Agropecuária	45	32	13
Total	704	683	21

Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego.

Segundo dados do IBGE, em 2008 o PIB a preço corrente do município, era de 120.362 reais, ocupando a 129ª posição em Santa Catarina (total de municípios 293). Entre 1999 e 2008, o PIB do município evolui 271,85%, subindo 16 posições no *ranking* estadual (Tabela 54).

Tabela 54: Produto Interno Produto de Itapoá entre 1999 e 2008 (R\$ mil)

Ano	Valor	Posição estadual (total 293)
1999	32.368,25	145°
2000	38.521,40	146°
2001	43.219,85	144°
2002	51.668,62	147°
2003	63.102,06	148°
2004	70.866,63	143°
2005	82.282,76	134°
2006	100.954,95	123°
2007	107.873,64	126°
2008	120.362,43	129°

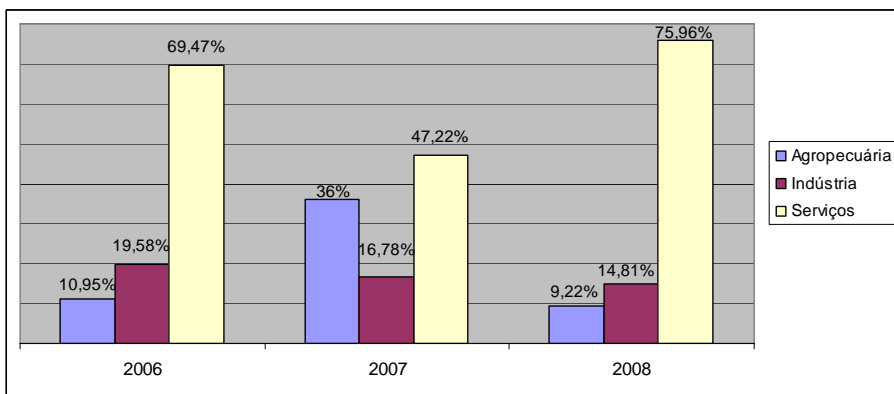
Fonte: IBGE – Produto Interno Bruto dos Municípios. Org.: Elisa B. Cabral.

Ao analisar a participação dos setores econômicos no PIB municipal, constata-se que o valor adicionado bruto (VAB) nos serviços é bem superior ao das outras áreas. O setor terciário registrou uma variação de 208,3%, entre 2000 e 2010. A administração pública aparece em segundo lugar na participação do VAB, em 2010 o valor adicionado foi de 29.815 reais. A indústria ocupa a terceira posição, seguida da agropecuária e dos impostos (Tabela 55). Em 2008, a participação no VAB da agropecuária foi de 9,22%, da indústria 14,81% e dos serviços 75,96% (Gráfico 24).

Tabela 55: Valor adicionado bruto por setor de atividades, 2000 - 2008 (R\$ mil)

Ano	Agropecuária	Indústria	Serviços	Administração Pública	Impostos*
2000	4.650	3.866	28.106	6.888	1.899
2001	4.103	4.455	32.187	7.569	2.475
2002	6.463	5.729	36.456	9.049	3.021
2003	5.117	7.172	45.979	13.694	4.233
2004	6.183	9.081	51.331	16.066	4.272
2005	7.988	9.944	59.831	18.748	4.521
2006	10.572	18.587	66.785	20.979	5.012
2007	11.040	19.130	72.911	23.181	4.791
2008	10.536	16.918	86.675	29.815	6.143

Fonte: IBGE. Org.: Elisa B. Cabral. * Impostos sobre produtos líquidos de subsídios a preços correntes.



Fonte: IBGE. Org.: Elisa B. Cabral.

Gráfico 24: Participação dos setores econômicos no Valor Adicionado Bruto (VAB) entre 2006 e 2008

O PIB per capita de Itapoá está entre os piores do Estado. Mesmo tendo apresentado uma evolução de 123,8%, entre 1999 e 2008, sua posição na classificação do Estado decaiu 119 posições, passando de 117º em 1999, para 236º, em 2008 (Tabela 56).

Tabela 56: Produto Interno Bruto per capita (R\$) de Itapoá entre 1999 e 2008

Ano	PIB per capita - Valor	Posição estadual (total 293)
1999	4.779	117º
2000	4.209	225º
2001	4.462	243º
2002	5.052	246º
2003	5.857	267º
2004	6.261	267º
2005	6.934	262º
2006	8.135	230º
2007	10.064	201º
2008	10.698	236º

Fonte: IBGE. Org.: Elisa B. Cabral.

Ao analisar a tabela da composição das classes sociais no município de Itapoá percebe-se que 50% da população enquadra-se na classe social baixa (D, E e C2), enquanto no litoral norte a taxa é de 39,18%. De acordo com a metodologia estabelecida pelo Gerco (2009), as classes D e E são compostas por pessoas com trabalhos informais e temporários, com renda nominal mensal inferior a um salário mínimo. E a classe C2 composta por pessoas com renda mensal entre um e três salários mínimos (Tabela 57).

A porcentagem de pessoas abaixo da linha de pobreza (composta por pessoas sem rendimento) é de 8,92%, a segunda maior taxa registrada entre os municípios do litoral norte. A classe média (média baixa C1, média B2 e média alta B1) é composta por 38,7% da população, e 2,15% dos habitantes fazem parte das classes altas, formada por pessoas com renda nominal acima de vinte salários mínimos.

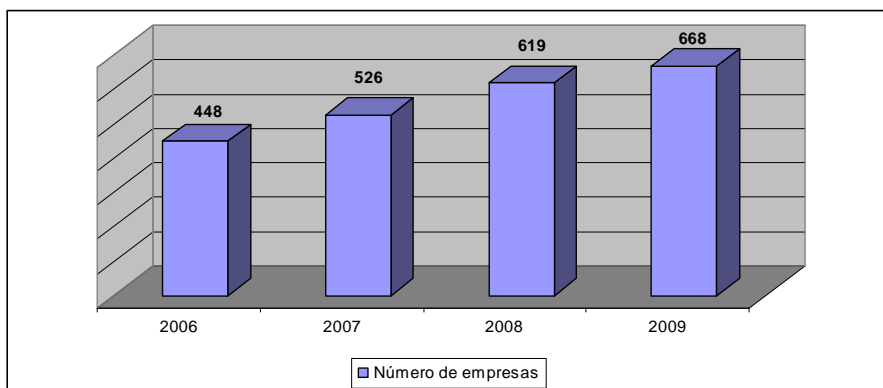
Conforme dados do IBGE, divulgados no Mapa de Pobreza e Desigualdade dos municípios brasileiros (2003), a incidência de pobreza em Itapoá é de 41,03%, uma das mais altas do Estado.

Tabela 57: Composição das Classes Sociais no município de Itapoá

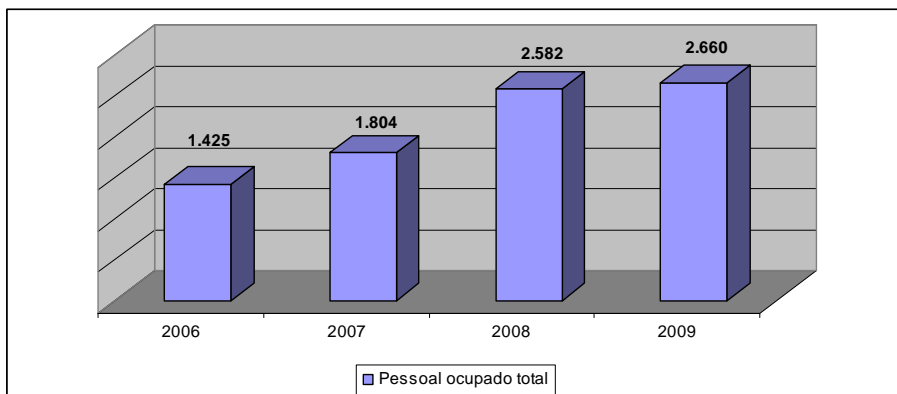
Municípios	Classes Sociais (%)							
	Abaixo linha da pobreza	D e E	C2	C1	B2	B1	A2	A1
Itapoá	8,92	14,23	36,00	18,28	15,94	4,48	0,88	1,27
Setor norte	6,12	8,47	30,71	20,12	20,12	7,83	1,70	2,08

Fonte: Fontes: IBGE (2000); PNUD (2003); RAIS (2000). Extraído do Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro – GERCO (2009).

Estatísticas do Cadastro Central de Empresas, divulgado pelo IBGE em 2009, apontam que, Itapoá possui 668 unidades cadastradas e 652 atuantes, que empregam 2.660 pessoas, sendo que destas 1.916 assalariadas. Em 2006 eram 448 unidades, que ocupavam 1.425 pessoas. O município apresentou, portanto, uma evolução de 49,1% no número de empresas cadastradas, e 86,66% no total de pessoas ocupadas, no período (Gráficos 25 e 26).



Fonte: IBGE.

Gráfico 25: Evolução do número de empresas em Itapoá entre 2006 e 2009

Fonte: IBGE.

Gráfico 26: Evolução do número de pessoas ocupadas nas empresas de Itapoá entre 2006 e 2009

E por fim analisou-se a presença de empresas exportadoras e importadoras no município. De acordo com dados do Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior (MDIC), entre 2001 e 2010, o município de Itapoá não registrou a presença de empresas exportadoras. Referente a empresas importadoras, constatou-se apenas uma nos anos de 2007 e 2009, trata-se da Construtora Andrade Gutierrez, contratada para a construção do terminal portuário itapoense (em 2007 importou US\$ 49.999, e em 2009, US\$ 12.781). Em 2010, o Itapoá Terminais Portuário S/A apresenta-se como a única empresa importadora do município (importou o valor de US\$ 48.036.142).

Os países de origem dos produtos importados em 2010 foram: China (92,17%), Estados Unidos (4,06%), Suécia (3,39%) e Luxemburgo (0,38%). E em 2009, Alemanha (92,19%) e Japão (7,81%). A maior parcela dos produtos importados trata-se de equipamentos para o terminal portuário de Itapoá (Tabela 58), tendo em vista que, estes não são produzidos no Brasil. Atualmente a maioria dos portos tem importado estes aparelhamentos da China e da Alemanha, países que oferecem uma tecnologia de ponta no mercado de guindastes, portêineres, transtêineres, empilhadeiras, entre outros.

Tabela 58: Principais produtos importados por Itapoá em 2009 e 2010

Produtos importados	2010			2009			Variação US\$ FOB 2009/2010
	US\$ FOB	Part. (%)	Peso (kg)	US\$ FOB	Part. (%)	Peso (kg)	
Guindastes de pórtico	30.729.000	63,97	5.600.000	0	0,00	0	0,00
Pórticos móveis de pneumáticos e carros-pórticos	13.546.000	28,20	1.980.000	0	0,00	0	0,00
Outs. veículos automov. s/ disp. elev. util. em fábricas, etc.	1.949.995	4,06	178.117	0	0,00	0	0,00
Outs. maqs. e apars. autopropulsados, de Pneumáticos	816.583	1,70	140.600	0	0,00	0	0,00
Outras empilhadeiras autopropulsoras, cap> 6.5t	813.687	1,69	117.000	0	0,00	0	0,00
Trilhos de aço, de peso linear super. ou igual 44.5 kg/m	180.877	0,38	124.800	0	0,00	0	0,00
Outs. válvulas p/transmissões óleo-hidráulicas/ pneumat	0	0,00	0	6.930	54,22	15	0,00
Fios de cobre p/bobinar,isolados p/uso eletr.	0	0,00	0	2.909	22,76	24	0,00
Outs. interruptores, etc. de circuitos eletr. p/ tensão <=1kv	0	0,00	0	1.522	11,91	2	0,00
Apars. p/ filtrar óleos minerais nos motores explosão, etc.	0	0,00	0	998	7,81	10	0,00
Juntas, gaxetas, semelhs. de borracha vulcan. n/ endurecida	0	0,00	0	326	2,55	1	0,00
Outros aparelhos p/filtrar ou depurar líquidos	0	0,00	0	96	0,75	2	0,00
TOTAL	48.036.142	100,00	8.140.517	12.781	100,00	54	---

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

Tabela 59: Produtos importados pelo município de Itapoá em 2007

Produtos importados	2007		
	US\$ FOB	Part. (%)	Peso (kg)
Outras cordas e cabos, de ferro/aço,n/isol.p/uso eletr	41.710	83,42	48.654
Ferramentas manuais de furar/roskar, de metais comuns	3.747	7,49	55
Manômetros	2.813	5,63	7
Juntas, gaxetas, semelhs. de borracha vulcan. n/endurecida	1.339	2,68	1
Outs. tubos de borracha vulcan. n/endur.c/acess	209	0,42	1
Alicates de metais comuns	176	0,35	7
Outs. parafusos/ pinos/ pernos, de ferro fundido/ ferro/ aço	5	0,01	

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

4.3.1. A relação porto/cidade

É evidente que um empreendimento do vulto do porto de Itapoá trará muitas transformações ao município, tendo em vista que, conforme fora analisado no sub-capítulo anterior, é um município pequeno, tranqüilo, sem muita expressividade nos aspectos econômicos e sociais, o PIB per capita está entre os mais baixos do estado, a incidência de pobreza (41,03%) e desigualdade são elevadas.

A movimentação no município é grande desde o início da construção do porto. Trabalhadores de outras localidades foram atraídos para exercer atividades nas obras, levando em conta que Itapoá não dispunha de mão de obra suficiente. Sabe-se que alguns operários acabam fixando moradia na cidade, o que pode ter sido um dos fatores que contribuiu para o significativo aumento populacional do município nos últimos 10 anos, conforme discorrido anteriormente. Soma-se a isso o recrutamento de mão de obra especializada oriunda das cidades portuárias de Itajaí, Santos, Rio Grande, etc. para atuar no porto itapoaense.

Além da geração de emprego, renda e receita municipal, através de impostos como o ISS, o porto irá atrair muitos investidores ligados ao ramo portuário e à prestação de serviços essenciais ao funcionamento do terminal, como transportadoras, postos de combustíveis, oficinas mecânicas, borracharias, restaurantes, entre outros. As expectativas da prefeitura são grandes em relação à arrecadação de impostos

provenientes da atividade portuária. Em entrevista, citou-se o exemplo do município de Navegantes, onde o terminal Portonave em funcionamento a menos de quatro anos, está contribuindo, só com ISS, cerca de 500 a 600 mil reais por mês. Considerando que o porto Itapoá possui uma capacidade de movimentação bem superior ao de Navegantes, estima-se que o montante de arrecadações tributárias seja também maior (conforme entrevista na prefeitura de Itapoá).

Antes do início das operações portuárias, em maio de 2011, o porto estava empregando 300 funcionários, a previsão é de chegar até o final do ano, com cerca de 400 a 500 empregos diretos, até o final de 2012, com 700, e em 2013 com cerca de 1000 servidores. Ponderando que cada emprego direto gera cerca de dois ou três indiretos, têm-se boas estimativas de criação de postos de trabalho no terminal, sem contar nas outras empresas que se estabelecerão na retroárea. Segundo informações da administração do porto, priorizou-se cerca de 60 a 70% das vagas de emprego para domiciliados em Itapoá.¹⁹¹

Cabe destacar, a respeito das relações trabalhistas que, o terminal de Itapoá não tem a obrigatoriedade de contratar trabalhadores portuários avulsos (TPA's) vinculados ao Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) criado pela lei 8.630/93 (lei dos portos), pelo fato de localizar-se fora da área do porto organizado de São Francisco do Sul. Sendo assim, o porto utiliza mão de obra vinculada nas operações de movimentação de carga, funcionando da mesma forma que a Portonave de Navegantes¹⁹². Os sindicatos de São Francisco do Sul tentaram fazer contato com os diretores do terminal de Itapoá para negociar uma possível utilização dos TPA's, mas não foi adiante por falta de interesse do terminal, pois sabiam que não teriam a obrigatoriedade do uso de TPA's, no entanto eles não sinalizaram nenhuma decisão conclusiva, a fim de evitar conflito com os trabalhadores de São Francisco do Sul.

Para que os trabalhadores avulsos do OGMO atendessem as operações de São Francisco e Itapoá seria necessário aumentar consideravelmente o quadro de TPA's, e isso seria muito positivo para

¹⁹¹ O Sest Senat (Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte) de Itajaí será o responsável pela qualificação profissional dos trabalhadores da área de transporte do porto de Itapoá. O acordo prevê que no período de um ano serão ministrados os cursos de Movimentação de Produtos Perigosos (MOPP) e de operador dos caminhões terminal tractor. Durante este período outros cursos poderão ser oferecidos para as demais funções da movimentação de carga.

¹⁹² Este terminal alega que há dificuldades de gerenciar os trabalhadores avulsos, uma vez que são designados ao trabalho através de escala, o que torna a mão-de-obra muito rotativa, dificultando a realização de treinamento permanente, essencial para manter um alto padrão de eficiência na operação de equipamentos modernos.

São Francisco, estaria gerando emprego e consequentemente riqueza aos dois municípios portuários. Teria que ser feito um trabalho conjunto com o OGMO, Itapoá, sindicatos e todos os envolvidos. Nada impede, porém, que o terminal de Itapoá requisite TPA's em uma eventual falta de trabalhadores, num aumento inesperado de serviço, para cobrir férias de funcionários, por exemplo, e em outras situações (conforme entrevista com S. Porto).

Referente à organização urbana, a lei municipal n.º 204/2008 que dispõe sobre o zoneamento da ocupação e uso do solo urbano, estabelece como zona especial, dentro do perímetro urbano do município de Itapoá, as zonas de vocação portuária e retroportuária. Definiu-se uma área de 12 milhões de metros quadrados destinada especialmente para “atividades relacionadas aos serviços portuários tais como depósitos de contêineres, pátios alfandegados, armazéns, escritórios, estacionamento e serviços voltados a caminhoneiros e casa de culto” (ITAPOÁ, 2008). Esta retroárea pertence a pessoas físicas distintas, não compete ao porto, mas priorizam-se as atividades relacionadas a este (a área total do porto Itapoá compreende 150 mil metros quadrados) (Ilustração 41).

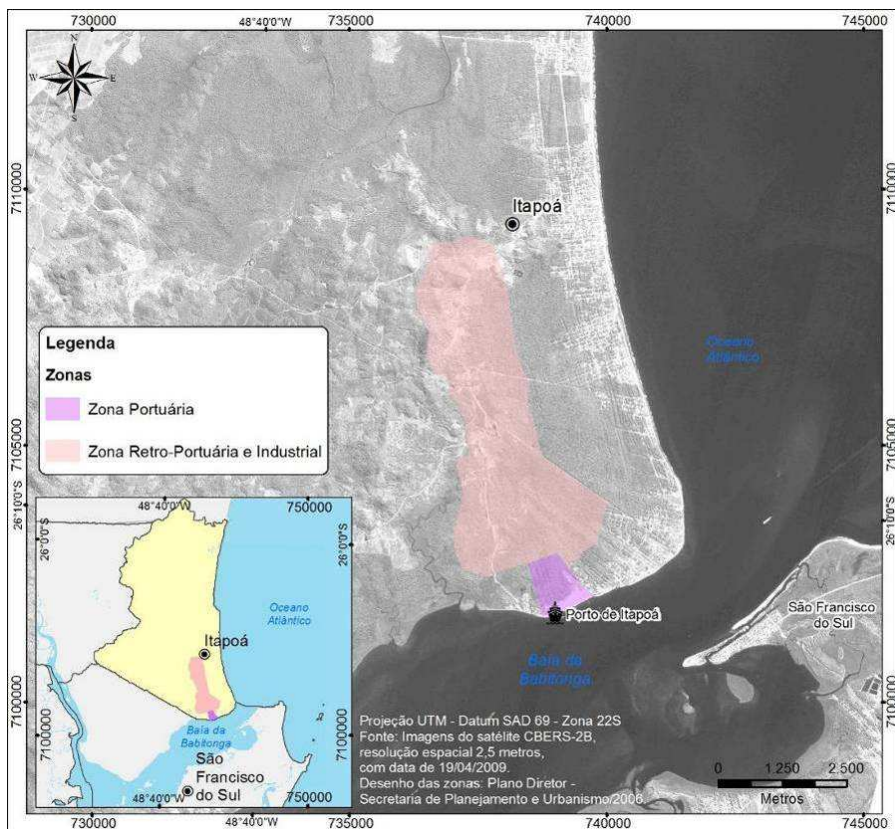


Ilustração 41: Zonas de vocação portuária e retroportuária de Itapoá

Este é um grande diferencial do porto Itapoá frente aos demais portos catarinenses, o fato de possuir uma grande retroárea longínqua do centro urbano e de locais de grande circulação de veículos e pessoas, evitando desta forma conflito entre o tráfego do porto, dos armazéns e das empresas com o do município, como ocorre, por exemplo, nas cidades portuárias de Itajaí e São Francisco do Sul. Além disto, o acesso pela SC-415 (obra financiada pelo governo estadual – trecho de 28,8 km entre Garuva e Itapoá) e desta até o porto, através de uma variante de oito quilômetros construída pelo mesmo, não coincide com a rota comercial do município, o que facilita o escoamento das cargas até o terminal, agilizando as operações e diminuindo os custos. Os acessos precários aos portos são um dos grandes gargalos enfrentados pelo

sistema portuário brasileiro, pois comprometem a agilidade e competitividade deste.

Atraídas pelo anúncio do investimento de 475 milhões de reais, algumas empresas estão se estabelecendo na retroárea do porto. Dentre elas a Fast Cargo Agenciamento de Cargas Nacionais e Internacionais, oriunda do Rio Grande do Sul e fundada em 1983, trabalha com exportação/importação (frete internacionais aéreos, marítimos e rodoviários), emissão de documentos, armazenagem e escaneamento de cargas. Possui escritórios em Campo Bom (RS), Miami e New Jersey (EUA). Segundo dados do porto, a empresa empregará 200 funcionários; na primeira fase será construída uma área de 17.000 metros quadrados, destinada para depósitos de contêineres e câmaras frias. Outra empresa é a Brasmar, do grupo dinamarquês Maersk (um dos maiores armadores do mundo), presente nos portos de Rio Grande, Itajaí, Paranaguá, Santos e Pecém, atua com depósito de contêineres vazios, reparo de contêineres, maquinário e geradores, terminal de carga e contêineres cheios, projetos logísticos, aluguel de geradores de energia e venda de contêineres. A previsão é de que a empresa gere 200 postos de trabalho (entrevista no porto Itapoá).

A Coopercarga (Cooperativa de Transporte de Cargas do Estado de Santa Catarina) também está instalando uma filial em Itapoá. A empresa foi fundada em 1990, em Concórdia, no oeste catarinense, com o objetivo de tornar mais competitiva a atuação de 143 pequenos transportadores que prestavam serviços para agroindústrias da região. Atualmente a empresa possui filiais em Lages, Itajaí, Joinville e em mais 13 estados do Brasil, além da Argentina, Chile e Paraguai. Os negócios estão voltados para projetos logísticos, transporte rodoviário, armazenagem, terminal de contêineres, e tem conquistado novos segmentos do mercado, atuando com postos de combustível e hotelaria.¹⁹³

Outra empresa é a Comfrio Soluções Logísticas, fundada em 1996, com matriz em Bebedouro (SP), e filiais em Limeira, Monte Azul Paulista, Grande São Paulo e Uberlândia (MG). Presta serviço na parte de armazenagem de produtos, congelados, supercongelados, resfriados, climatizados e secos, bem como recebimento e carregamento das cargas. Conforme informações do porto, o grupo Ecorodovias também fixará uma unidade no município. Trata-se de uma Companhia de Infraestrutura logística integrada, que atua com logística intermodal, concessões rodoviárias, armazenagem de carga, entre outros.

¹⁹³ Informações do sítio eletrônico da empresa Coopercarga.

Atualmente é concessionária de cinco rodovias, possui 17 unidades de logística, formados pelos Ecopátios Cubatão, Imigrantes e Viracopos e das unidades de Armazéns Gerais Columbia e EADI Sul (Estação Aduaneira Interior). A EcoRodovias é uma empresa de capital aberto, e seus principais acionistas são a Primav Construções e Comércio S.A. (do Grupo CR Almeida) e a Impregilo International Infrastructures N.V. (do Grupo Impregilo).¹⁹⁴

A rede de postos Mime, fundada em 1977, em Jaraguá do Sul (SC), está abrindo uma filial na retro-área do porto. Atualmente a empresa é constituída por 19 filiais, localizadas nas principais cidades do Estado ou em importantes rodovias. Cita-se ainda, a BRS transportadora, uma empresa que presta auxílio aos motoristas e aos transportes de maneira geral, com aluguel de empilhadeiras e contêineres; um escritório do grupo Aliança Navegação, acionista do porto, para atender seus próprios navios; e a SBG Assessoria Despacho Aduaneiro, uma empresa recente que presta serviços na área de despacho aduaneiro e comércio exterior. Foi o primeiro escritório deste ramo a se instalar no município de Itapoá.

De acordo com informações da prefeitura municipal de Itapoá e da administração do porto, as empresas supracitadas são os principais investimentos previstos para a área retroportuária nesta primeira fase, o que permite dimensionar o número de empreendimentos que ainda serão atraídos nos próximos anos, e o impacto econômico e social decorrente da atividade portuária no município.

¹⁹⁴ Informações do sítio eletrônico do grupo Ecorodovias.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a mundialização do comércio e da economia, e a produção do meio técnico-científico-informacional (após a segunda guerra mundial, especialmente a partir da década de 1970), escoar a produção passou a ser tão importante quanto produzir. Os fluxos passaram a ser cada vez mais intensos, extensos e rápidos, a fim de acompanhar o dinamismo do comércio, da indústria e das transações econômicas. Os meios de transporte e as infraestruturas foram modernizados com o intuito de atender às novas demandas do comércio mundial. Considerando que mais de 90% das mercadorias são exportadas e importadas por via marítima, os portos aparecem como estruturas estratégicas e essenciais para o desenvolvimento econômico das nações, das regiões e até mesmo dos municípios onde estão estabelecidos.

De acordo com Santos e Silveira (2001), os círculos de cooperação instalam-se em um nível superior de complexidade e numa escala geográfica de ação mais ampla. Hoje é imprescindível colocar a produção em movimento, pois agora é a circulação que norteia a produção. A criação de fixos produtivos faz emergir fluxos, os quais demandam fixos para movimentar sua produção. “É a dialética entre a frequência e espessura dos movimentos no período contemporâneo e a construção e modernização dos aeroportos, portos, estradas, ferrovias e hidrovias.” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 167).

A mudança de paradigma nas trocas do comércio internacional criou novas necessidades do modal marítimo, a exemplo de navios cada vez maiores e mais modernos, de terminais adequados para recebê-los, mais agilidade na operação, menos burocracia, entre outros. Foi neste contexto que ocorreu uma revolução na forma de transportar cargas, através da introdução dos contentores na década de 1970. Este fato alterou significativamente as operações portuárias; por um lado exigiu o reaparelhamento e modernização dos terminais, qualificação da mão de obra para operar modernos guindastes, retroáreas para armazenamento dos contêineres; e por outro agilizou o embarque de mercadorias nos navios, proporcionou maior segurança, e redução dos custos de frete.

Entretanto, conforme abordado nesta pesquisa, a reorganização dos portos e do modal marítimo na década de 1980, coincidiu, no Brasil, com um período de uma grave crise financeira decorrente de desajustes macroeconômicos. Durante a “década perdida”, como ficou então conhecida a década de 1980, restringiram-se os recursos destinados à infraestrutura, e os portos foram diretamente afetados, culminando no atraso da reestruturação do sistema portuário brasileiro. Durante a

década de 1990, as políticas neoliberais e desestatizantes resultaram na privatização das operações portuárias, arrendamento de terminais dentro dos portos organizados, estabelecimento de grandes empresas privadas na retroárea, retirada de direitos trabalhistas dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs), e mudança radical na relação capital/ trabalho. Fatos observados também no porto de São Francisco do Sul.

Na última década há a retomada de investimentos estatais em infraestrutura, com destaque para o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e de linhas de financiamento do BNDES de apoio a investimentos na infraestrutura logística e de transportes, entre outros projetos em nível federal. Ao todo (PAC 1 e 2), os portos serão contemplados com R\$7,5 bilhões para obras envolvendo: construção, recuperação e ampliação de berços; melhorias nos pátios e acessos; dragagem (Programa Nacional de Dragagem), inteligência logística, além de outros investimentos. O porto de São Francisco do Sul beneficiou-se com uma série de obras infraestruturais como reforço, realinhamento e expansão de berços, dragagem e derrocamento de rochas, drenagem do pátio, etc. Obras que são imprescindíveis para o aumento da capacidade de movimentação, com maior agilidade, segurança e competitividade. Contudo, alguns gargalos ainda devem ser superados, ressaltando-se o acesso rodoviário que conecta o porto à BR-101, que se dá através da BR 280, a qual necessita ser duplicada para atender o fluxo intenso e diário de caminhões destinados e oriundos do porto de São Francisco do Sul.

O estudo analítico do porto de São Francisco do Sul e do terminal privado de Itapoá evidenciou a importância destas infraestruturas para o desenvolvimento regional e econômico. Os portos exercem um papel fundamental como fixos distribuidores de mercadorias. Entre 2000 e 2010, 87,3% do valor total (US\$ FOB) exportado por Santa Catarina foi por via marítima, e o porto de São Francisco do Sul participou com 57,9% do total exportado pelo estado por este modal. Estes números demonstram o papel estratégico dos portos no planejamento político e econômico do país.

O porto de São Francisco do Sul, localizado em uma região fortemente dinâmica e industrializada do estado de Santa Catarina, passou por distintas fases no seu processo evolutivo, refletindo sempre o desenvolvimento econômico da sua hinterlândia. No entanto, careceu, por longo período de investimentos públicos para acompanhar o bom desempenho exportador do Estado, apresentando sérios gargalos logísticos e defasagem tecnológica. Atualmente, o porto exerce importante função no comércio exterior catarinense, além de aparecer

como principal atividade econômica do município que o sedia, participando com cerca de 70% da receita local, direta e indiretamente, através da geração de empregos, impostos oriundos dos serviços relacionados à atividade portuária, atração de investimentos, entre outros.

Em 2011, dois acontecimentos importantes envolveram decisões no porto francisquense: o início da operação do terminal de Itapoá e o fim da concessão ao Estado de Santa Catarina. Quanto ao primeiro, especializado em contêineres, e também localizado na Baía da Babitonga (a sete quilômetros do porto de São Francisco), poderá impactar a movimentação do porto público e do terminal arrendado (TESC), uma vez que será mais uma oferta para os armadores. No entanto, acredita-se que Itapoá competirá de forma mais incisiva com o porto de Paranaguá do que com o de São Francisco. A tendência é que, aos poucos, ocorra um equilíbrio entre os portos, tendo em vista que Santa Catarina (e especialmente a região de Joinville) é um estado extremamente dinâmico e industrializado, com uma produção muito diversificada, o que é bem característico da carga containerizada.

O outro fato foi o término do prazo de 70 anos da concessão do porto ao governo do Estado, em março de 2011, sendo prorrogada até setembro do mesmo ano, quando foi concedida uma nova prorrogação até 31 de março de 2012 (a concessão do porto de Imbituba expira em 2012, e o porto também enfrenta um período delicado). Enquanto nenhuma decisão conclusiva é tomada, o porto passa por um momento de incertezas quanto ao seu futuro. Não se sabe ainda se será renovada a concessão ao Estado, ou se será concedida ao município, iniciativa privada, ou governo federal. A temática está na pauta das discussões políticas e econômicas do Estado. O governo estadual está se articulando para que a concessão seja renovada, embora tenha se mostrado muito ineficiente e com pouca competência para gerir este setor vital e competitivo. As principais obras realizadas no porto público nos últimos anos foram possíveis graças ao governo federal, enquanto o governo do estado teve uma participação pífia nos investimentos e melhorias ocorridos. O governo municipal, obviamente, também defende a idéia da municipalização do porto, visando maior arrecadação de impostos. No entanto, acredita-se que o município não tenha competência e nem sequer estrutura para geri-lo.

A espera até março de 2012 deve-se à conclusão, prevista para o primeiro semestre do próximo ano, da elaboração do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), o qual definirá um novo modelo de concessão para os portos no país. A Secretaria de Portos pretende

instituir uma forma de gestão compartilhada entre as concessionárias e o Governo Federal, e tal modelo poderá ser implementado no porto de São Francisco. Esta maior cooperação foi estimulada em virtude do governo federal investir maciçamente neste setor, sem obtenção de qualquer retorno. Até março de 2012 muitas especulações serão feitas, mas o mais provável é que ocorra a renovação da concessão ao governo estadual, porém com uma intervenção maior do governo federal.

É de suma importância a manutenção do porto público, pois além da relevância estratégica, econômica e social, trata-se de uma questão de segurança e soberania. Os portos são determinantes na logística internacional, e afetam diretamente a competitividade das nações no comércio exterior, sendo conveniente mantê-los sob o controle da União, mesmo que concedido ao Estado ou ao município. É necessário primar pelos serviços públicos, sem cair no discurso neoliberal de que o Estado é um obstáculo para o desenvolvimento. A concessão à iniciativa privada não implica em automática modernização dos portos, conforme apregoa o lóbi do empresariado local, discurso imparcial diante do seu interesse por maior participação na gestão com o novo modelo de concessão.

No entanto, para melhorar a qualidade e eficiência da maioria dos portos do Brasil, faz-se necessário profissionalizar a administração e desvinculá-la da gestão política. Assim como em qualquer outro órgão do poder público, nos portos existem muitos cargos comissionados, utilizados para acomodar apadrinhados políticos, geralmente sem conhecimento sobre o setor portuário. Trata-se de um problema cultural, observado em todas as esferas da administração pública, que compromete muito a qualidade dos serviços. Além disso, um setor essencial para a economia fica dependente das alternâncias de poder, o que impede a continuidade e profissionalização de sua administração.

Infelizmente no Brasil não existe articulação entre os diferentes órgãos estatais relacionados à infraestrutura, como o Ministério dos Transportes, Departamento Nacional de infraestrutura de transportes (DNIT), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e Secretaria de Portos (SEP), o que compromete as tomadas de decisões. O ideal seria um planejamento compartilhado entre estes agentes estatais, em que as metas atendessem as necessidades, dificuldades e entraves de cada modal, com vistas à intermodalidade, a qual traz maior eficiência e menores custos de transporte. Outra dificuldade dos portos é o excesso de órgãos em conflito no interior de sua estrutura. A convergência de órgãos anuentes torna o poder muito difuso, dificultando a centralização.

Além disso, não existe uma política nacional do setor portuário que defina metas, diretrizes, processos de gestão para todos os portos públicos do país. Inexiste também um modelo brasileiro para a exploração dos portos. Há atualmente o sistema da União, que são as Companhias Docas federais, e as concessões, que são subdivididas em: autorização, delegação e concessão. E, na verdade, não há consenso sobre a diferença e definição de cada uma das categorias mencionadas.

Espera-se que o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) seja o início de uma gestão portuária mais integrada, e que defina um modelo para o setor portuário brasileiro, traçando diretrizes concretas. É necessário também a reformulação de regras para os Terminais de Uso Privativo (TUP), não com a intenção de impedir ou dificultar o estabelecimento destes, tendo em vista as necessidades que o crescente desenvolvimento econômico brasileiro demanda. Mas sim, de deliberar regras claras que tornem a concorrência entre os portos públicos e terminais privados menos desigual, evitando concessões neoliberais, e que as privatizações favoreçam apenas o capital.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO – ANTAQ. Aprova a norma para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo. Resolução n. 1.660, de 8 de abril de 2010. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Resolucao1660.pdf>>. Acesso em: 7 jun. 2011.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO – ANTAQ. Autoriza a Itapoá terminais portuários S.A. a construir e explorar terminal portuário de uso privativo na modalidade de uso misto. Resolução n. 412, de 5 de abril de 2005. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdfSistema/Publicacao/0000000114.pdf>>. Acesso em: 17 maio 2011.

A soja no Brasil. Embrapa Soja – Sistema de Produção n.º1. Disponível em: <<http://www.cnpso.embrapa.br/producaosoja/SojanoBrasil.htm>>. Acesso em 17 jun. 2011.

ALL e Sogo criam terminal para o embarque de grãos. **Ministério dos Transportes**, notícias – transporte terrestre, 14 jan. 2002. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/noticia/conteudo/id/26227/module/default>>. Acesso em: 14 mar. 2011.

ANDRADE, L. Este homem levantou R\$ 66 milhões na bolsa. O que ele vai fazer? Dinheiro Rural, n. 37, nov. 2007. Disponível em: <<http://www.terra.com.br/revistadinheirorural/edicoes/37/artigo66052-1.htm>>. Acesso em 25 jul. 2011.

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. **Santos, o pôrto do café**. Rio de Janeiro: IBGE, 1969.

BASTOS, José Messias. **O comércio de múltiplas filiais em Florianópolis**. 1997. 104 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.

_____. **O comércio de múltiplas filiais no Sul do Brasil**. 2002. 186 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

_____. Considerações sobre a urbanização do litoral catarinense. In: PEREIRA, E. M.; DIAS, L. C. D (Orgs.). **As cidades e a urbanização no Brasil**. Florianópolis: Insular, 2011. p. 269-276.

BENETTI, E. Fecoagro investe R\$ 12,7 milhões. Diário Catarinense, Florianópolis, n. 9056, 19 jan. 2011. Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/diariocatarinense/jsp/default2.jsp?uf=2&local=&source=a3180245.xml&template=3916.dwt&edition=16323§ion=129>>. Acesso em: 17 maio 2011.

BERNARDES, Nilo. A Colonização Européia no Sul do Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: CNG, n. 106, p. 89-102, jan./fev. 1952.

BOSSLE, Ondina Pereira. **História da Industrialização Catarinense** (Das origens à integração no desenvolvimento brasileiro). Florianópolis. 1988.

BRASIL. Decreto n. 9.967, de 26 de dezembro de 1912. Concede à Companhia Estrada de Ferro S. Paulo - Rio Grande autorização para construir e explorar uma estação marítima no porto de S. Francisco, Estado de Santa Catharina. Senado Federal. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=9967&tipo_norma=DEC&data=19121226&link=s.> Acesso em 10 nov. 2010.

BRASIL. Lei n. ° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS). Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm>. Acesso em: 10 mar. 2010.

BRASIL. Decreto n.º 4.989, de 17 de fevereiro de 2004. Dispõe sobre a definição da área do Porto Organizado de São Francisco do Sul, no Estado de Santa Catarina. Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d4989.htm>. Acesso em: 16 jul. 2011.

BRASIL. Decreto n. 6.620, de 29 de outubro de 2008. Dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas, e dá outras providências. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6620.htm>. Acesso em 4 jun. 2011.

CABRAL, E. B. **São Francisco do Sul (SC): da gênese a atual questão do contorno ferroviário**. 2007. 108 p. Monografia (graduação) - Universidade do Estado de Santa Catarina, Centro de Ciências Humanas e da Educação - FAED, Curso de Geografia, Florianópolis, 2007.

CABRAL, Oswaldo R. **História de Santa Catarina**. Florianópolis: Imprensa da UFSC, 1968.

_____; SACHET, Celestino. **História de Santa Catarina**. 3. ed. Florianópolis: Lunardelli, 1987.

CABRINI, G. Entenda as regras para a construção de portos privados no Brasil. **Exame**, São Paulo, 15 set. 2009. Economia. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/economia/noticias/entenda-regras-construcao-portos-privados-brasil-498498>>. Acesso em: 15 jun. 2011.

CAMARGO, Luci Carme S. **Os portos concessionários no sistema portuário nacional**. Destaque São Francisco do Sul e Imbituba. Programa de pós-graduação. Especialização em História do Brasil. UNIVALI: Itajaí, 1988.

CAMPOS NETO, C. A. S. et al. **Portos brasileiros 2009: ranking, área de influência, porto e valor agregado médio dos produtos movimentados**. Rio de Janeiro: Ipea, 2009. Texto para Discussão, n. 1408.

CARVALHO, Manuel Deodoro. Capítulos da história da fundação da cidade de São Francisco do Sul. São Francisco do Sul [s.n.], 1973. Não paginado.

CHOLLEY, A. Observações sobre alguns pontos de vista geográficos. **Boletim Geográfico**. Rio de Janeiro: CNG, n.º 179 e 180, 1964.

CUNHA, Idaulo José. **Evolução econômico-industrial de Santa Catarina**. Florianópolis, Fundação Catarinense de Cultura, 1982.

FANTON, A. P. Investimentos crescem em volta da BR-101 Norte. Pelo menos R\$ 870 milhões estão às margens da rodovia. **A Notícia**, Joinville, 27. out. 2010. Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/anoticia/jsp/default.jsp?uf=2&local=18§ion=Geral&newsID=a3089083.htm>>. Acesso em 17 jun. 2011.

FARIAS, B. A minha profissão é cuidar de navios. **Portogente**, 16 nov. 2004. Disponível em: <<http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=1588>>. Acesso em: 26 jun. 2011.

FISCHER, André. Transporte e Localização Industrial. In: FIRKOWSKI, O. L. C.; SPOSITO, E. S. (Org.). **Indústria, ordenamento do território e transportes: a contribuição de André Fischer**. São Paulo: Expressão Popular: UNESP, 2008. P. 115-131.

GOULARTI FILHO, Alcides. Sistema portuário catarinense: a construção dos portos de São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba. In: **Primeiras Jornadas de Economia Regional Comparada**, 2005, Porto Alegre.

_____. O porto de São Francisco do Sul na dinâmica regional catarinense. **Nova econ.**, Belo Horizonte, v. 18, n. 1, 2008. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010363512008000100004&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 22 maio 2010.

Governo restringe instalação de portos. **O Estado de São Paulo (Estadão)**, São Paulo, 18 jan. 2010. Economia. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/economia,governo-restringe->

instalacao-de-portos-privados,497436,0.htm>. Acesso em: 20 maio 2011.

Havan inaugura duas mega lojas em Santa Catarina. **Revista Portuária Economia & Negócios**, Itajaí, 16 dez. 2011. Disponível em: <<http://www.revistaportuaria.com.br/site/?home=noticias&n=zonum>>. Acesso em: 18 jun. 2011.

HÜBNER, Laura Machado. **O comércio da cidade do Desterro no século XIX**. Florianópolis, Ed. da UFSC, 1981.

ITAPOÁ. Lei n. 204, de 15 de outubro de 2008. Dispõe sobre o zoneamento da ocupação e uso do solo urbano do município de Itapoá, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.itapoa.sc.gov.br/arquivosdb/leis/0.372805001253798904_ei_municipal_204_2008.pdf>. Acesso em 8 jun. 2011.

KAPPEL, Raimundo F. Portos brasileiros novos desafios para a sociedade. In: **REUNIÃO ANUAL DA SBPC**, 57., 2005, Fortaleza. Disponível em: <http://www.sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/raimundokappel.htm>. Acesso em: 25 abr. 2010.

KRAMER, V. Bom começo para as exportadoras. **A Notícia**, Joinville, n. 674, Livre Mercado, 13 fev. 2010. Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/anoticia/jsp/default2.jsp?uf=2&local=18&source=a2808397.xml&template=4191.dwt&edition=14106§ion=886>>. Acesso em: 17 jun. 2011.

LINS, Hoyêdo Nunes. O Porto e sua expressão econômica. In: SANTOS, Sílvio Coelho dos (Org) et. al. **São Francisco do Sul: Muito além da viagem de Goneville**. Florianópolis: UFSC, 2004.

LOETZ, C. US\$ 500 milhões para SFS. **A Notícia**, Joinville, 3 jul. 2010. Livre Mercado. Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/anoticia/jsp/default2.jsp?uf=2&local=18&source=a2959032.xml&template=4191.dwt&edition=15019§ion=886>>. Acesso em: 08 jun. 2011.

_____. Aeroporto Regional. **A Notícia**, Joinville, 6 nov. 2009. Livre Mercado. Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/anoticia/jsp/default2.jsp?uf=2&local=18&source=a2708612.xml&template=4191.dwt&edition=13462§ion=886>>. Acesso em 19 jun. 2011.

_____. Ajorpeme defende aeroporto em Araquari. **A Notícia**, Joinville, 25 fev. 2010. Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/blog/jsp/default.jsp?source=DYNAMIC,blog.BlogDataServer,getBlog&uf=2&local=18&template=3948.dwt§ion=Blogs&post=272191&blog=373&coldir=1&topo=3994.dwt>>. Acesso em 19 jun. 2011.

_____. Tigre vai construir fábrica em Joinville. **A Notícia**, Joinville, 18 set. 2010, Livre Mercado. Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/anoticia/jsp/default2.jsp?uf=2&local=18&source=a3044447.xml&template=4191.dwt&edition=15528§ion=886>>. Acesso em: 19 jun. 2011.

MAGALHÃES, José Cezar de. Estudo Geográfico dos portos e suas hinterlândias. In: **Revista Brasileira de Geografia**, ano 31, n.º 2. Rio de Janeiro: IBGE, 1969. p. 40-65.

MALTA, C. Hyosung investe US\$ 100 milhões para produzir fio elastano no Brasil. **Valor Econômico**, São Paulo, 15 mar. 2010. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/arquivo/813437/hyosung-investe-us-100-milhoes-para-produzir-fio-elastano-no-brasil>>. Acesso em: 17 jun. 2011.

MAMIGONIAN, Armen.. Vida Regional em Santa Catarina. **ORIENTAÇÃO**, São Paulo, n.2, p. 35-39, set. 1966.

_____. A geografia e “A formação social como teoria e como método”. In: Souza, Maria Adélia A. de (org.). **O Mundo do Cidadão – Um Cidadão do Mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. As conquistas marítimas portuguesas e a incorporação do litoral de Santa Catarina. In: ANDRADE, Manuel Correa *et al* (org.). **O mundo que o português criou: Brasil: século XVI**. Recife: CNPQ/Fjn, 1998.

_____. Notas sobre as raízes e originalidade do pensamento de Ignácio Rangel. In: MAMIGONIAN, Armen; REGO, José M. (Orgs.). **O pensamento de Ignácio Rangel**. São Paulo: Ed. 34, 1998. p. 129 – 138.

_____. O nordeste e o sudeste na divisão regional do Brasil. In: **Anais de Geografia Econômica e Social**. Grupo de Pesquisa/CNPq Formação Sócio-Espacial: Mundo, Brasil e Regiões. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis: Impressão no Departamento de Geociências, abril de 2009.

MANTEGA, Guido. O governo Geisel, o II PND e os economistas. **Relatório de Pesquisa** n.3. São Paulo: EAESP/FGV/NPP- Núcleo de Pesquisas e Publicações, 1997.

Mineradora de cobre quer investir em Santa Catarina. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 13 jul. 2010. Economia. Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/diariocatarinense/jsp/default.jsp?uf=2§ion=Economia&newsID=a2969644.htm>>. Acesso em: 08 jun. 2011.

Ministério dos Transportes. ALL e Sogo criam terminal para o embarque de grãos. Notícias, transporte terrestre, 14 jan. 2002. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/noticia/conteudo/id/26227/module/default>>. Acesso em: 30 jun. 2011.

MOREIRA, Sônia Miriam Teixeira. **Porto de Itajaí: da gênese aos dias atuais**. 1995. 270 f. Dissertação (Mestrado) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1995.

_____. Portos Catarinenses. In: **Santa Catarina: Sociedade e Natureza**. (Coord. Armen Mamigonian), 2002.

NETO, J. A. G. O. *et al* (org). **Relatório de Impacto sobre o meio ambiente** (RIMA). São Paulo: DTA Engenharia s/c Ltda, 2005.

NEU, Márcia F. R.. **Porto de Imbituba**: de armação baleeira a porto carbonífero. Tubarão: Ed. Unisul, 2003. 72 p.

_____. **Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI.**

2009. 228 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

O Babitonga e o Cachoeira: Trechos da crônica de Cezar A. de Carvalho, publicada em A Notícia na década de 50. **A Notícia**, Joinville, 09 mar. 2007. Disponível em:

<http://www.an.com.br/especiais/2007/mar/09/03.jsp>. Acesso em: 05 maio 2011.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos portos.** 2. ed. São Paulo: Aduaneira, 1996.

PELUSO JÚNIOR, Victor Antônio. **O relevo do estado de Santa Catarina.** Departamento estadual de geografia e cartografia de Santa Catarina, Florianópolis: DEGC, 1952.

_____. Tradição e Plano Urbano. Cidades Portuguesas e Alemãs no Estado de Santa Catarina. **Boletim Geográfico.** Rio de Janeiro: CNG, n.º 133, 1956. p. 325-357.

_____. **Aspectos Geográficos de Santa Catarina.** Florianópolis: FCC Ed.,/Ed. UFSC, 1991.

PEREIRA, Carlos da Costa. **Historia de São Francisco do Sul.** Florianópolis: Ed da UFSC; [São Francisco do Sul]: Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul, 1984.

PEREIRA, L. C. Bresser; REGO. Rangel e os ciclos longos. In: Congresso da ANPEC. Salvador, 1994.

_____. Um mestre da economia brasileira: Ignácio Rangel. In: MAMIGONIAN, Armen; REGO J. Márcio (Org.). **O pensamento de Ignácio Rangel.** São Paulo: Ed. 34, 1998. p. 13 – 38.

PEREIRA, Raquel M. Fontes do A. A gênese da formação social brasileira. In: ANDRADE, Manuel Correa *et al* (org). **O mundo que o português criou: Brasil: século XVI.** Recife: CNPQ/Fjn, 1998.

PIAZZA, Walter F. **Santa Catarina: sua história.** Florianópolis: Ed da UFSC: Lunardelli, 1983.

PITTHAN, J. Lepper aposta em crescimento. A Notícia, Joinville, n. 309, Livre Mercado, 8 fev. 2009. Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/anoticia/jsp/default2.jsp?uf=2&local=18&source=a2397208.xml&template=4191.dwt&edition=11663§ion=886>>. Acesso em: 18 jun. 2011.

Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro – GERCO. Fase 1: Diagnóstico Sócio Ambiental Setor Litoral Norte. Florianópolis: Secretaria do Planejamento – SPG, 2009.

PORTO ITAPOÁ. **Histórico de Implantação**. Itapoá: Porto Itapoá, 2010. CD-ROM.

PORTO, Sandro L. Z. **Sistema Toyota de Produção (STP) e as atividades de operações portuárias no Porto de São Francisco do Sul**. Dissertação (Mestrado) - Sociedade Educacional de Santa Catarina – Sociesc - Instituto Superior Tupy – IST, Joinville, 2010.

RANGEL, Ignácio. **Economia: Milagre e Anti-Milagre**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1985.

_____. 500 anos de desenvolvimento da América e do Brasil. **Geosul** – Revista do Depto. de Geociências - CFH da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, n. 15, ano VII, p. 7-12, 1. semestre 1993.

_____. **Obras Reunidas**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

REVISTA PORTOS E NAVIOS. Ano 52, ed. 593. Rio de Janeiro: Quebra-Mar, junho de 2010.

_____. Ano 52, ed. 594. Rio de Janeiro: Quebra-Mar, julho de 2010.

_____. Ano 52, ed. 594. Rio de Janeiro: Quebra-Mar, dezembro de 2010.

ROCHA, Isa de Oliveira. **Industrialização de Joinville (SC): da gênese as exportações**. 1994. [8]f. Dissertação (Mestrado) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1994.

_____. **O dinamismo industrial e exportador de Santa Catarina.** 2004. 416 f. Tese (doutorado) Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas.

_____; BARBOSA, Aurora M. P.; CABRAL, E. B. Notas sobre a infra-estrutura de transportes terrestres – rodoviário e ferroviário – de Santa Catarina (Brasil). In: **Encontro dos Geógrafos da América Latina – EGAL**, 12., Montevideú, 2009.

RODOWICZ-OSWIECIMSKY, Theodor. **A Colônia Dona Francisca no Sul do Brasil.** Florianópolis: Ed. da UFSC: FCC, 1992.

RODRIGUES, L. Fecoagro abre fábrica de fertilizante. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 29 abr. 2004.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem a Curitiba e Santa Catarina.** São Paulo: Itatiaia, 1978.

Santa Catarina em números: Florianópolis/SEBRAE/SC. Florianópolis: SEBRAE/SC, 2010. 117 p. (São Francisco do Sul)

SANTOS, Milton. **Sociedade e Espaço:** a Formação Social como Teoria e como Método. Boletim Paulista de Geografia, n.º 54, São Paulo, 1977.

_____. **Por uma geografia nova:** da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo, Hucitec, 1978.

_____; SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. 3 ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SC Parcerias apresenta projeto à Assembléia Legislativa para construir aeroporto em Araquari. **A Notícia**, Joinville, n. 8788, Economia, 28 abr. 2010.

SILVA, Célia Maria e. Ganchos/SC: ascensão e decadência da pequena produção mercantil pesqueira. Florianópolis: FCC/Ed. da UFSC, 1992.

SILVA, S. da C. **Melhoria da produtividade de um centro de distribuição a partir da reestruturação organizacional e de seu**

layout. Estudo de caso: Docol S.A. 2009. 37 p. Monografia (Graduação) – Faculdade de Tecnologia da Zona Leste – FATEC, São Paulo. 2009.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Desenvolvimento econômico e transporte ferroviário:** abordagem para o caso catarinense / ac Márcio Rogério Silveira. Ourinhos: UNESP, 2006.

S. THIAGO, Raquel. Colonização. In: KNIE, Joachim L. W. (Coord.). **Atlas ambiental da região de Joinville:** complexo hídrico da Baía da Babitonga. Florianópolis: FATMA/GTZ, 2002. p. 47-48.

_____. As múltiplas histórias da Ilha e arredores. In: SANTOS, Sílvia Coelho dos (Org) et. al. **São Francisco do Sul:** Muito além da viagem de Goneville. Florianópolis: UFSC, 2004. p. 75-103.

TERNES, Apolinário. **História Econômica de Joinville.** Joinville: Meyer, 1986.

THOMÉ, Nilson. **Trem de Ferro:** história da ferrovia no contestado. 2. ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

TOVAR, A.C.A., FERREIRA, G.C.M. A infra-estrutura portuária brasileira: o modelo atual e perspectivas para seu desenvolvimento sustentado. **Revista do BNDES**, v. 13, n. 25, p. 209-230, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev2508.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2011.

PITTHAN, J. Movimentação sobe 20% nos portos catarinenses. **Valor econômico**, 21 set. 2010. Disponível em: <<http://www.valoronline.com.br/impresso/arcelormittal/2696/311428/movimentacao-sobe-20-nos-portos-catarinenses>>. Acesso em: 16 jun. 2011.

VIEIRA, M. G. E. D.; PEREIRA, R. M. F. A. Formações socioespaciais catarinenses: notas preliminares. In: **Anais do congresso de História e Geografia de Santa Catarina.** Florianópolis: CAPES/MEC, 1997.

SÍTIOS ELETRÔNICOS VISITADOS

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL (APSFS). Sítio eletrônico oficial do Estado. Disponível em: <<http://www.apsfs.sc.gov.br/>>. Acesso em: 15 set. 2009.

AGRENCO. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: <<http://www.agrenco.com.br/index.php/empresa/historico>>. Acesso em: 14 mar. 2011.

ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: <http://www.alianca.com.br/alianca/pt/alianca/company/company_5.jsp>. Acesso em: 16 jun. 2011.

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA – ALL. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: <<http://www.all-logistica.com/port/index.htm>>. Acesso em: 10 maio 2010.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Sítio eletrônico oficial do governo. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/default.asp?>>. Acesso em: 13 abr. 2011.

ARXO. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: <<http://www.arxo.com.br/pt/index.php>>. Acesso em: 17 jun. 2011.

BATISTELLA. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: <<http://www.battistella.com.br/home/paginas/default.aspx>>. Acesso em: 26 maio 2011.

BUNGE. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: <<http://www.bunge.com.br/home/>>. Acesso em: 23 set. 2010.

CEBRACE. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: <<http://www.cebrace.com.br/v2/cebrace>>. Acesso em: 16 jun. 2011.

COMPANHIA INTEGRADA DE DESENVOLVIMENTO AGRÍCOLA – CIDASC. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: <http://www.cidasc.sc.gov.br/html/servico_armazenagem/servico_armazenagem.htm>. Acesso em 14 de nov. de 2010.

CMA CGM. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em:
<<http://www.cma-cgm.com.br/site/html/apresentacao.php?ancora=institucional>>. Acesso em 25 jun. 2011.

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: <<http://www.norsul.com/>>. Acesso em: jul. 2011.

COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em:
<http://www3.libra.com.br:8080/scripts/index.php?p=about_about_libra>. Acesso em 26 jun. 2011.

COMPANHIA SUL AMERICANA DE VAPORES (CSAV). Sítio eletrônico oficial da empresa. Disponível em:
<<http://www.csav.com/pages/compania.htm>>. Acesso em 28 jun. 2011.

COOPERCARGA LOGÍSTICA. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: < <http://www.coopercarga.com.br/>>. Acesso em: 22 maio 2011.

FEDERAÇÃO DAS COOPERATIVAS AGROPECUÁRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA – Fecoagro. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em:
<<http://www.fecoagro.coop.br/detalheNoticia.php?idRegistro=72>>. Acesso em: 10 maio 2010.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS OPERADORES PORTUÁRIOS – FENOP. **Pesquisa no Banco de Dados dos Operadores Portuários.** Disponível em: <<http://www.fenop.com.br/>>. Acesso em: 04 ago. 2011.

FRANKE. Sítio eletrônico da empresa. Dados institucionais. Disponível em: <<http://www.franke.com.br/institucional/>>. Acesso em: 17 jun. de 2011.

HAMBURG SÜD GROUP. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: <<http://www.hamburgsud.com/group/en/corporatehome/>>. Acesso em: 28 maio 2011.

GRUPO ECORODOVIAS. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: < <http://www.ecovias.com.br/Institucional/Grupo-Ecorodovias>>. Acesso em: 30 abr. 2011.

ÍNDICE FIRJAN DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL – IFDM. Edição 2010, relativa aos dados oficiais de 2007. Disponível em: <http://www.firjan.org.br/data/pages/2C908CE9229431C90122A3B25FA534A2.htm>>. Acesso em: 12 jun. 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Sítio eletrônico oficial do governo. Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 13 abr. 2011.

MABEL. Sítio eletrônico da empresa. Informações institucionais. Disponível em: <<http://www.mabel.com.br/categories/mabel?locale=pt>>. Acesso em: 3 maio 2011.

MARCEGAGLIA DO BRASIL. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: <http://www.marcegaglia.com/dobrasil/index_pt.html>. Acesso em: 16 jun. 2011.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR – MDIC. Sítio eletrônico oficial do governo. Disponível em: < <http://www.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 22 maio 2011.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO – MTE. Cadastro de geral de empregados e desempregados – CAGED. Disponível em: < http://perfildomunicipio.caged.gov.br/seleciona_uf_consulta.asp?uf=sc> . Acesso em: 15 mar. 2011.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Sítio eletrônico oficial do governo. Disponível em: < <http://www.transportes.gov.br/>>. Acesso em: 23 nov.2010.

MUSEU PARANAENSE. Histórico da erva-mate. Disponível em: <<http://www.museuparanaense.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=62>>. Acesso em: 7 jun. 2011.

OPLAN CONSTRUTORA. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: <<http://www.oplanconstrutora.com.br/Noticia-3-oplan-construtora-ribeirao-preto.html>>. Acesso em: 28 mar. 2011.

PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO – PAC. Sítio eletrônico oficial do governo. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/pac/>>. Acesso em 25 abr. 2010.

ROCHA TERMINAIS PORTUÁRIOS E LOGÍSTICA. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: <<http://www.rochatop.com.br/home.php#/empresa/>>. Acesso em: 06 jun. 2011.

SECRETARIA DO ESTADO DE INFRA-ESTRUTURA (SIE). Sítio eletrônico oficial do governo. Acesso em: <http://www.sie.sc.gov.br/sie/home/index.do>. Acesso em 15 abr. 2010.

SISTEMA DE ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR – ALICE-Web. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). Disponível em: <<http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>>. Acesso em: 10 jul. 2011.

TERLOGS TERMINAL MARÍTIMO. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: <<http://www.terlogs.com.br/pt/home/index.php>>. Acesso em: 14 nov. 2010.

VEGA DO SUL. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: <<http://www.vegadosul.com.br/empresa/localizacao/localizacao.asp>> Acesso em: 4 jun. 2011.

WILSON, SONS. Sítio eletrônico da empresa. Disponível em: <<http://www.wilsonsons.com.br/nossahistoria/index.html>>. Acesso em: 26 jun. 2011.

APÊNDICE A - Principais empresas relacionadas com a atividade portuária no município de São Francisco do Sul

Agências Marítimas/ Operadores Portuários	Empresas de Logística	Transportadoras	Despachantes Aduaneiro	Exportação/ Importação	Sindicatos/ Federações	Armazéns	Outros
Agência Marítima Cargouave*	AVM Logística	Transcargos	Freire Comissária de Despachos	Exportadora Marcantoni	Sindicato dos Armadores	Arfrio S/A Armazéns Gerais Frigoríficos	Praticagem São Francisco
Wilport Operadores Portuários S/A*	C&M Logística	Herbert Trans. Rodov. de Cargas	Grubba Terceirizações Aduan.	Exportadora São Francisco	Sindicato dos Estivadores	Embraef Armazéns Gerais	São Francisco Pilots Empresa Praticagem da Barra
Sernaval Serv. Rep. Navais e Ag. Marít. Ass. Lda *	Colb Logística	Dimas Transportes	Gamper & Gamper	Manaca do Brasil	Sindicato dos Conferentes	PTA Catarinense Terminal de Cargas	Serviço Portuário Praticagem
Portobello Armazéns Gerais*	E. F. Asses. Log. em Com. Ext.	Nova Transporte Multimodal	Comex Hemming Despachos Aduaneiros	G Port Serv. Em Com Exterior	Sindicato dos Conseriadores	Portobello Armazéns Gerais	SF Marine Apelo Marítimo
Marsud Serviços Marítimos e Portuários Ltda *	Intership Log. e Transporte	Paramatt SC Transportes	Brazilian Coast	Dejan Simic & Cia	Sindicato dos Vigias Portuários	RGTerminais de Cargas	Costa Sul Dragagem Serviços Subaquáticos
Marcon Serviços de Despacho em Geral*	Alvorada Acessoria em comércio exterior	Terminal Norte Catarinense	ACEX - Acessoria de Comércio Exterior	Jamile Comércio de Importação e Exportação	Sindicato Despachantes Aduaneiros	São Francisco Logística e Armazéns Gerais	Ass. dos Servidores Públicos da APSFS

Libraport Agência Marítima e Operadores Portuários S/A*	Intertrade Serv. de Logística	Costavila Transportadora	Ativa Comissária de Despachos Aduaneiros	Sea Comércio Distribuição Importação e Exportação de Produtos	Sind. Trab. Marítimos , Fluviais e Terrestres e Empreg. Terrestres em Transp. Aquav. SIME-TASC	Costa Sul Prestadora de Serviço	Ass. dos caminhoneiros aut u p de SFS
Intership Navegação e Despachos*	JR Log	Ldm Serviços Marítimos e Contêineres	Bueri Cia	Dayama Importação e Exportação	Órgão de Gestão de Mão de Obra dos Trabalhadores Portuários Avulsos	Leme Depósito de Cargas Ltda	Ass. dos Caminhoneiros Auton Tran Contêineres
Cejlen Cargo Transportes de São Francisco do Sul S/A*	Multilog	Rodmil Transportes	Cargobras Terminais Aduaneiros	Universal Comercial Exportadora	Sindicato dos Marítimos de São Francisco do Sul	Sol Sur Armazém Geral	Ass. dos Caminhoneiros de Tran. de Contêineres
Cargolink Armazéns de Carga Ltda*	OTM Serviços de Log. Intern.	Hermínia Jubilut Silva	Comissário de Despachos Nelson Seara Heusi	Bunge Alimentos S/A	Sindicato dos Movimentadores	SCS Comercial e Serviços Químicos S.A.	Associação dos Empregados do Term Graneleiro da CIDASC
WR Operadores Portuários Ltda*	São Francisco Logística	Sul Transportes Ltda	Despachante Aduaneiro		Sindicato dos Trabalhadores Com e Armazenamento Est de Santa		Agência Nacional de Vigilância Sanitária
Fertimport (Bunge)*	Sul Mundial Logística LTDA	CDF Agenciamento de Cargas Ltda	Despachante Aduaneiro		Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em		Delegacia da Capitania dos Portos
CIDASC*	Sulpartner Assessoria Logist. LTDA	Transilha Transportes	Distribuidora Marítima Porto São Francisco		Sindicato dos Transp Aut Bens Carg Merc Porto do Município de São Francisco do Sul		Alfândega da Receita Federal do Porto de São Francisco do Sul

Seatrade Agência Marítima*	Costa Sul Logística LTDA	Chuinca Transportes	Marcelo's Serviços de Apoio Portuário	Sociedade dos Trabalhadores Armazéns Trapiches	Ministério da Agricultura
Companhia Líbra de Navegação*	Global Logística	Transportadora São Leonardo	Sea Line Comissária de Despachos	Sindicato dos Operadores Portuários de São Francisco do Sul	Vigilância Agropecuária Internacional - VIGIAGRO
Agência Marítima Orion LTDA*	Air e Port Logística Ltda ME	Transportes da Ilha Logística	Sea Star Comissária de Despacho		América Latina Logística- ALL
Wilson Sons Agência Marítima Ltda*	Freitas Assessoria de Comércio Exterior	Rodrigues e Anjos Transportes	Sutil Comissária de Despachos Aduaneiros		Cia Navegação Norsul
Rochamar Agência Marítima S.A.O.*	Ômega do Brasil Assessoria Aduaneira e Logística Ltda	Ômega Transportes e Logística	Pinho Comissária de Despachos		IBAMA
Seatransport Agenciamento Marítimo LTDA	Veiga do Sul Logística Internacional Ltda	TMC Transporte e Comércio	Transilha Comissário de Despachos Marit Serv Correlatos		Soma Serviços Operacionais Marítimos Ltda
Litoral... Soluções em Com. Ext LTDA*	Futura Negócios Internacionais	J J B Transporte de Cargas	Despacho Aduaneiro		Polícia Federal- Posto de Fiscalização do Tráfego Internacional Marítimo Fluvial

Rocha Top Term. Operad. Port. LTDA*	Veigamar Assessoria em Comércio Exterior Ltda	Translogística Transporte e Logística Epp	Forer Comércio Exterior				NileDutch Brasil
Soluções Int Op. Portuários LTDA - SOIN*	Translogística Transporte e Logística LTDA - EPP	Lira Transporte Rodoviário de Cargas	Gestão Aduaneira				
TESC - Terminal Santa Catarina S/A*	Compass Logística e Gerenciamento SC	Transjo Transporte Rodoviário de Cargas	Sul Mundial Serviços Aduaneiros Ltda				
WRC Operadores Portuários S/A*	Magna Logística	Coyote Agenciamento de Cargas	Despachante Aduaneiro Business Trade				
Terlogs Terminal Marítimo LTDA*	Intermares Trading Importação	Schutter do Brasil	Aduaneir Cargo Assessoria Aduaneira e Transportes Ltda				
Mircor Operador Portuário	B F Logística	Maximum Logistic Services	Partner Comissária de Despachos				
CMA CGM do Brasil Agência Marítima			PCMELLO Serviços Aduaneiros				
Agility Agenciamentos/ Despacho LTDA			Gruba Terceirizações Aduaneira				

Rocha Top Term. Operad. Port. LTDA *	Veigamar Assessoria em Comércio Exterior Ltda	Translogística Transporte e Logística Epp	Forer Comércio Exterior				NileDutch Brasil
Soluções Int Op. Portuários LTDA - SOIN*	Translogística Transporte e Logística LTDA - EPP	Lira Transporte Rodoviário de Cargas	Gestão Aduaneira				
TESC - Terminal Santa Catarina S/A *	Compass Logística e Gerenciamento SC	Transjo Transporte Rodoviário de Cargas	Sul Mundial Serviços Aduaneiros Ltda				
WRC Operadores Portuários S/A *	Magna Logística	Coyote Agenciamento de Cargas	Despachante Aduaneiro Business Trade				
Terlogs Terminal Marítimo LTDA *	Intermares Trading Importação	Schutter do Brasil	Aduaneh Cargo Assessoria Aduaneira e Transportes Ltda				
Marcor Operador Portuário	B F Logística	Maximum Logistic Services	Partner Comissária de Despachos				
CMA CGM do Brasil Agência Marítima			PCMELLO Serviços Aduaneiros				
Agility Agenciamentos/ Despacho LTDA			Gruba Tercetizações Aduaneira				

